



JUUST
daarom!

Verkeerskundige analyse Nieuwstraat

Oostburg, Gemeente Sluis

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

Colofon

Documentgegevens

<i>Titel</i>	Verkeerskundige analyse Nieuwstraat
<i>Rapportnummer</i>	000507_R01_C
<i>Datum</i>	20 mei 2022
<i>Status</i>	Definitief

Opdrachtgever

<i>Naam</i>	Gemeente Sluis
<i>Contactpersoon</i>	Veronique Dekker
<i>Adresgegevens</i>	Postbus 27 4500 AA Oostburg

Opdrachtnemer

<i>Naam</i>	Juust
<i>Adresgegevens</i>	Goessestraatweg 17a 4421 AD Kapelle

<i>Auteur(s)</i>	F. van Beek
------------------	-------------

<i>Contactgegevens</i>	fabian@juust.nl
------------------------	-----------------

Inhoudsopgave

01 Onderzoekopzet	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Onderzoeksgebied	4
1.3 Onderzoeksmethodiek	4
02 Verkeerskundige analyse	5
2.1 Verkeersstructuur	5
2.2 Weginrichting	6
2.3 Verkeersintensiteit	7
2.4 Verkeerssnelheid	8
2.5 Ongevallenanalyse	8
2.6 Fietsnetwerk	9
03 Regiopark Oostburg	10
3.1 Ontwikkeling	10
3.2 Verkeersgeneratie	10
3.3 Toegang hulpdiensten	13
04 Knelpunten, conclusie en advies	14
4.1 Knelpunten	14
4.2 Conclusie	14
4.3 Advies	15
05 Bijlagen	16

01 | Onderzoeksopzet

1.1 Aanleiding

De Nieuwstraat is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een geldende maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. De weg verbindt de kern Oostburg met de N253. Langs de Nieuwstraat liggen het Regiopark Oostburg. Dit multifunctioneel terrein is vroeger ontwikkeld als multifunctionele toeristische trekpleister, maar heeft de afgelopen jaren leeggestaan.

In de nabije toekomst zal het gebied wederom een multifunctionele invulling krijgen. Met een mogelijke toename van het verkeer zijn bij bewoners zorgen ontstaan over de verkeersveiligheid van de Nieuwstraat.

In deze rapportage leest u de resultaten van de verkeerskundige analyse.

1.2 Onderzoeksgebied

De verkeerskundige analyse richt zich op de Nieuwstraat tussen de aansluiting op de N253 en het kruispunt met de Brugsevaart en Dierkensteenweg. In figuur 1 is het onderzoeksgebied weergegeven.



Figuur 1 | Onderzoeksgebied Nieuwstraat, Oostburg.

1.3 Onderzoeksmethodiek

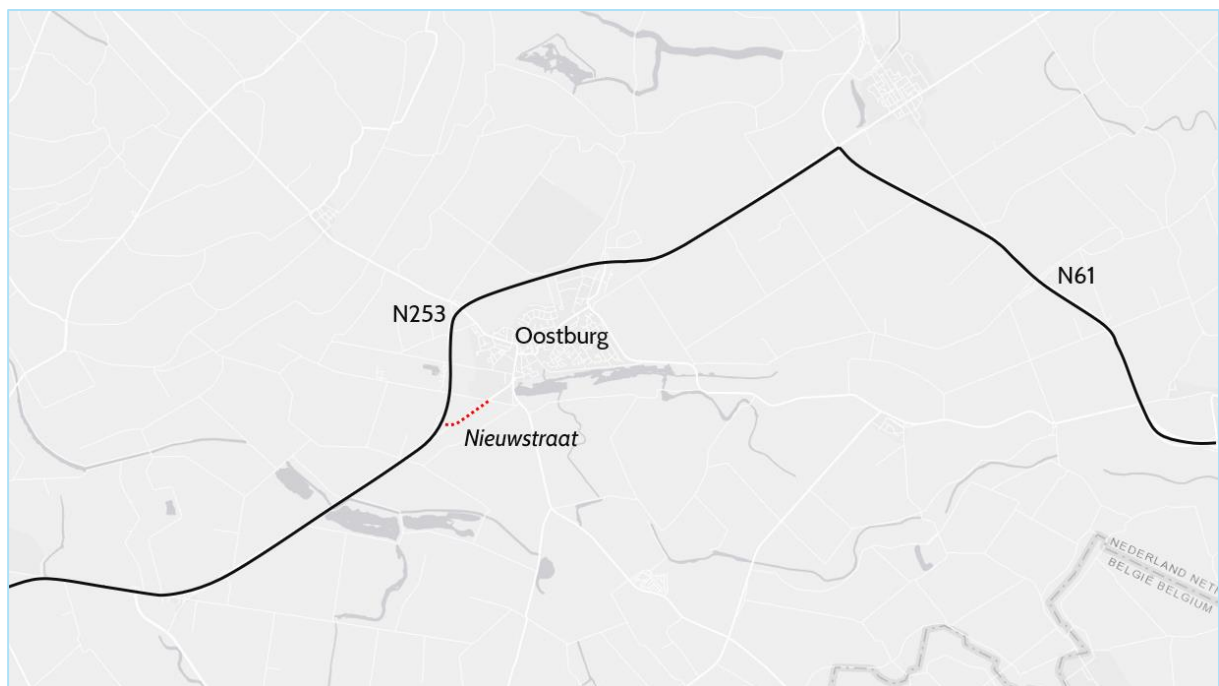
Bij het uitvoeren van een verkeerskundige analyse maken we gebruik van verschillende databronnen. Zo bekijken we de verkeerssituatie op locatie, verzamelen we open data over het gebruik van de weg, en toetsen we de Nieuwstraat aan lokaal- en/of landelijk beleid. Alle bevindingen leiden gezamenlijk tot de conclusie over de verkeersveiligheid van de Nieuwstraat. Daarnaast geven we een advies over de knelpunten in de huidige situatie.

02 | Verkeerskundige analyse

2.1 Verkeersstructuur

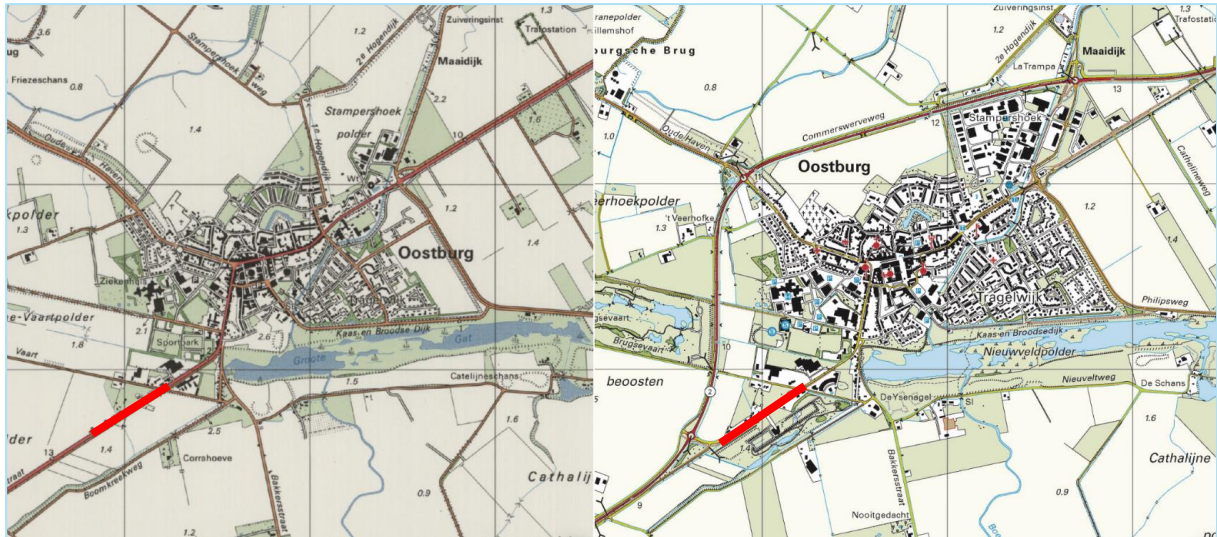
De kern Oostburg is centraal gelegen binnen de gemeente Sluis. De kern wordt ontsloten door de N253. Via deze weg kunnen bewoners richting Sluis, Schoondijke of via de N61 verder richting Terneuzen.

Oostburg is in het noorden verbonden met de N253 via de Maaidijk, in het westen de Zuidzandsestraat en in het zuiden de Nieuwstraat. In figuur 2 is de verkeersstructuur schematisch weergegeven. Voor 1998 functioneerde de Nieuwstraat als de doorgaande weg door het dorp heen. Na de realisatie van de rondweg N253 is de doorgaande functie van de Nieuwstraat vervallen.



Figuur 2 | Bereikbaarheid Oostburg via provinciale wegen in de gemeente Sluis.

In figuur 2 is zichtbaar dat de Nieuwstraat vanuit het zuiden de meest directe route is richting het centrum van Oostburg. De Nieuwstraat was voor de realisatie van de N253 onderdeel van de doorgaande route Schoondijke-Sluis. In figuur 3 is de wijziging van de doorgaande verkeersstructuur te zien tussen 1992 en 2021. De functie van de Nieuwstraat is hierdoor gewijzigd van doorgaande weg naar inprikker voor de kern Oostburg.



Figuur 3 | Verschil verkeersstructuur Oostburg in 1992 en 2021.

2.2 Weginrichting

De Nieuwstraat is een gebiedsontsluitingsweg die voor het grootste deel buiten de bebouwde kom ligt. Buiten de bebouwde kom geldt een snelheidslimiet van 80 kilometer per uur, binnen de bebouwde kom is deze 50 kilometer per uur.

De verharding heeft een breedte van 7,50 meter, wat breder is dan de huidige richtlijnen (7,25 meter). Daarnaast ligt een vrijliggend fietspad in twee rijrichtingen van 3 meter breed. Er is sprake van een doorgetrokken kantmarkering aan beide zijden van de Nieuwstraat. Daarnaast is er sprake van een enkele onderbroken as-streep. In de huidige situatie is de zichtbaarheid van de markering slecht. De markering komt niet overeen met de richtlijnen van het CROW. Hiervoor zou er een rijrichtingscheiding van 80 centimeter aangebracht moeten worden.

Een aantal huizen hebben een directe aansluiting op de Nieuwstraat. Om bezoekers van deze huizen te faciliteren zijn er aan de Nieuwstraat meerdere parkeerstroken aangelegd tussen de rijbaan en het fietspad. In figuur 4 zijn deze parkeerstroken zichtbaar.

De weginrichting komt voor een groot deel overeen met de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, zoals de huidige verhardingsbreedte van de weg. Deze komt overeen met een ideaal profiel.



Figuur 4 | Indruk van de Nieuwstraat, Oostburg.

Zoals eerder genoemd zijn er op de Nieuwstraat meerdere erfaansluitingen aanwezig. Op een weg met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur is dit niet gewenst omdat het voornaamste doel van een dergelijke weg doorstroming is, niet de uitwisseling van verkeer met het onderliggend netwerk. De erfaansluitingen gecombineerd met een snelheidslimiet van 80 kilometer per uur kan leiden tot gevaarlijke situaties door in- en uitvoegend verkeer.

In het geval dat er in de toekomst veel verkeer naar het Regiopark komt, zorgt dit voor problemen tussen auto's en fietsers. Om het terrein van het Regiopark op te draaien dient men het fietspad over te steken. De middenberm is niet breed genoeg voor een auto om in te wachten op passerende fietsers, wat zorgt voor gevaarlijke situaties tussen de weggebruikers.

In de huidige situatie komt de vorm van de weg niet overeen met de functie en het gebruik ervan. De vorm van de weg is als die van een gebiedsontsluitingsweg, terwijl de functie en het gebruik aansluiten bij een erftoegangsweg.

2.3 Verkeersintensiteit

Om inzicht te krijgen in de intensiteit op de Nieuwstraat zijn verkeerstellingen uitgevoerd met behulp van telslangen. De telslangen hebben gedurende twee weken, van 22 maart 2022 tot en met 5 april 2022, op beide locaties al het passerende verkeer geregistreerd. In figuur 5 zijn de tellocaties weergegeven. Tellocatie twee ligt binnen de bebouwde kom.



Figuur 5 | Tellocaties Nieuwstraat, Oostburg.

De verkeerstellingen geven aan dat er bij tellocatie één altijd net wat meer verkeer rijdt dan bij tellocatie twee. Op locatie één passeren gemiddeld 2.370 voertuigen per etmaal, op locatie twee is dit aantal 2.181 voertuigen per etmaal. In het drukste uur reden op locatie één 225 voertuigen. Op locatie twee was dit 215 voertuigen in een uur.

Op basis van deze resultaten kunnen we stellen dat de intensiteit op de weg ruim onder de maximale capaciteit van dit type weg blijft. De capaciteit van een gebiedsontsluitingsweg type 2 onder ideale omstandigheden is volgens het Handboek Wegontwerp 2.800 pae/uur. Zoals eerder genoemd is de weg niet compleet conform de richtlijnen, waardoor de werkelijke capaciteit lager ligt. Desondanks zal

er voldoende capaciteit zijn om de intensiteit op het drukste uur te verwerken. In de huidige situatie ontstaat er geen congestie op de Nieuwstraat.

In de bijlagen is een gedetailleerd overzicht van de verkeerstellingen bijgevoegd.

2.4 Verkeerssnelheid

De toegestane limiet op de Nieuwstraat is 80 kilometer per uur. Uit snelheidsgegevens van VIAStat blijkt dat de snelheid (V85) gedurende het hele jaar lager ligt dan de maximale toegestane snelheid, namelijk op 70 kilometer per uur. De V85 houdt in dit geval in dat 85% van het verkeer 70 kilometer per uur of langzamer rijdt. In juli 2021 reed 5% harder dan 80 kilometer per uur. Op de Nieuwstraat is daarom geen sprake van een snelheidsprobleem.

Deze gegevens worden bevestigd door de data uit de mechanische tellers. Op tellocatie één was de V85 gedurende de gehele telperiode gemiddeld 68 kilometer per uur. In de avond tussen 19:00 en 23:00 lag de gereden snelheid hoger, met een V85 van 70 kilometer per uur. Op tellocatie twee is de gemeten snelheid lager. De V85 lag gedurende de telperiode gemiddeld op 57 kilometer per uur. Ook hier is een lichte toename te zien in de avond- en nachturen. Deze snelheid is gelijk aan de handhavingsgrens, waardoor er boetes worden uitgedeeld in het geval van een snelheidscontrole.

Het is opvallend dat de snelheid binnen de kom maar beperkt afneemt. De snelheid ligt hier op de handhavingsgrens. De komgrens dwingt in de huidige situatie de snelheidsvermindering onvoldoende af. In figuur 6 is de komgrens weergegeven.



Figuur 6 | Komgrens Oostburg op de Nieuwstraat.

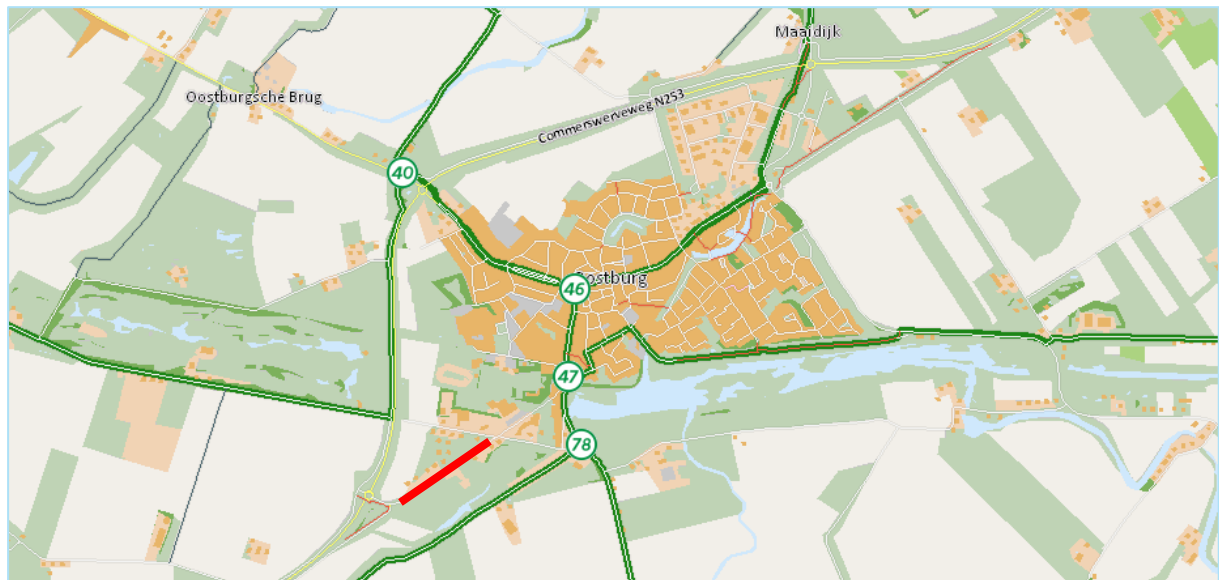
Op het deel van de Nieuwstraat dat buiten de bebouwde kom ligt, is het aannemelijk dat er hard gereden wordt. De weg heeft een rechtstand met goed doorzicht. Toch blijkt de praktijk anders. Mogelijk kan dit komen door onduidelijkheid bij de automobilist. Omdat de inrichting niet overeenkomt met een bepaald type weg, kan er verwarring ontstaan waardoor de automobilist twijfelt over de toegestane snelweg.

2.5 Ongevallenanalyse

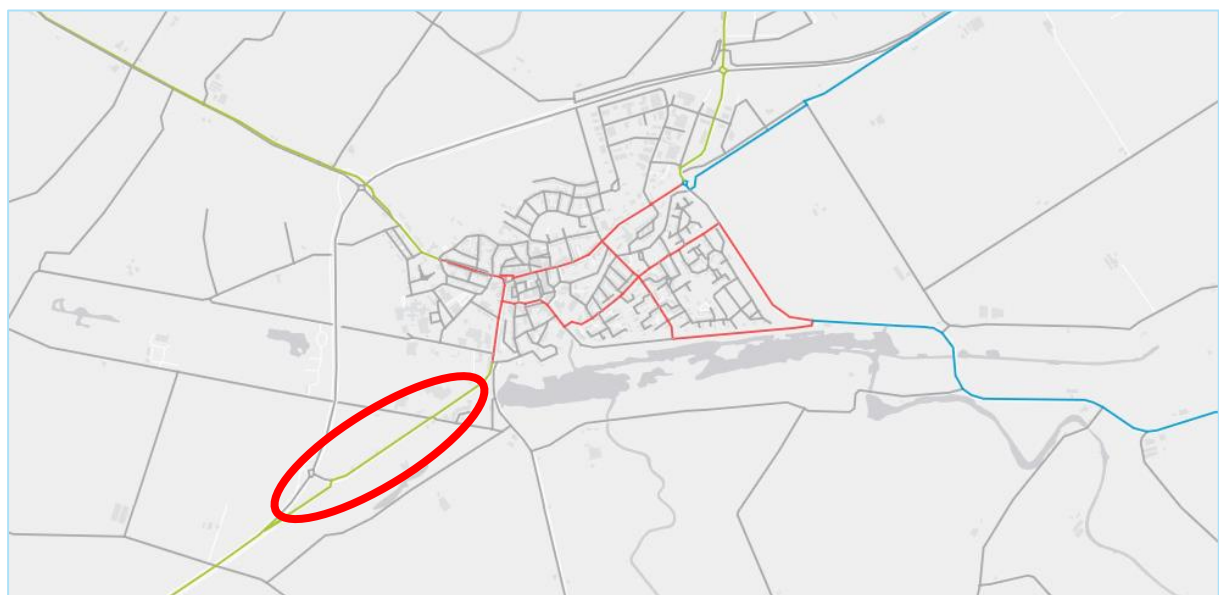
Uit de ongevallendatabase van VIAStat blijkt dat er tussen 1 januari 2014 en 1 maart 2022 geen ongevallen zijn gemeld op de Nieuwstraat. Dit betekent echter niet dat er ook geen ongevallen gebeuren. Voor de registratie van ongevallen zijn we afhankelijk van verzekeraars en hulpdiensten. Een ongeval met enkel lichte blikshade wordt waarschijnlijk niet gemeld. Er is op de Nieuwstraat dus geen sprake van een black spot.

2.6 Fietsnetwerk

Langs de Nieuwstraat ligt een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Het fietspad is geen onderdeel van het fietsknooppunt systeem van de provincie Zeeland. In figuur 7 is het fietsknooppunt systeem in en rond Oostburg weergegeven. De Nieuwstraat is met rood gemarkeerd. Het fietspad aan de Nieuwstraat is wel onderdeel van het utilitaire hoofdfietsnetwerk tussen de kernen Oostburg, Draaibrug, Sluis en Aardenburg. In figuur 8 is het utilitaire fietsnetwerk weergegeven. De Nieuwstraat is met rood omcirkeld.



Figuur 7 | Ligging Nieuwstraat ten opzichte van het fietsknooppunt systeem.



Figuur 8 | Ligging Nieuwstraat ten opzichte van het utilitaire fietsnetwerk.

Door het vrijliggende fietspad kunnen bezoekers uit de omgeving gemakkelijk met de fiets het Regiopark bereiken. Het fietspad is op deze weg vooral gewenst door de hoge snelheid van het verkeer in combinatie met de functie gebiedsontsluitingsweg.

De breedte van het fietspad aan de Nieuwstraat is 3,00 meter. Dit is smal voor een vrijliggend fiets in twee richtingen. Volgens de richtlijnen zou het fietspad minstens 4,00 meter moeten zijn, afhankelijk van de fietsintensiteit. De berm tussen de rijbaan en het fietspad is ook niet volgens de richtlijnen. In een ideale situatie is deze afstand 3,90 meter of groter.

03 | Regiopark Oostburg

3.1 Ontwikkeling

Een ondernemer heeft het terrein gekocht en gaat het herontwikkelen. Hierbij zullen meerdere functies gerealiseerd worden op het terrein, waaronder horeca en een kleinschalig evenemententerrein. Omdat deze functies verkeer aantrekken neemt de intensiteit op de Nieuwstraat toe.

De verschillende functies in het Regiopark zorgen ervoor dat er piekmomenten ontstaan. In bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan is een inschatting gemaakt voor elke maand van het jaar. Hierin wordt duidelijk gemaakt dat de meeste piekmomenten in de zomermaanden voorkomen, omdat in deze tijd van het jaar festivals en voorstellingen worden gehouden, die verantwoordelijk zijn voor de meeste verkeersgeneratie.

In de bijlage wordt ook een berekening gemaakt voor een 'reguliere' bezetting. Hierbij zijn de verblijfsfuncties volledig gevuld, en zijn 200 personen aanwezig voor een feest in de horecagelegenheid, 200 voor een beurs, 100 voor een expositie en 100 voor een congres. In totaal zijn er in deze vorm 840 personen in het Regiopark op één dag.

3.2 Verkeersgeneratie

In het bestemmingsplan Regiopark Oostburg is een inschatting gemaakt van de verkeersbewegingen die de functies in het park genereren en de parkeerplaatsen die daarvoor benodigd zijn. In het totaal gaat het jaarlijks om 78.550 verkeersbewegingen. Als we de verkeersgeneratie gelijk verdelen over alle dagen in het jaar gaat het om 216 bewegingen per dag. Een dergelijke intensiteit kan goed opgevangen worden op de huidige infrastructuur, maar is niet realistisch voor de situatie op de Nieuwstraat. In verband met seizoensgebonden activiteiten en grote evenementen kunnen we de intensiteit niet gelijk verdelen over een jaar. Zoals genoemd in paragraaf 3.2 komt een reguliere bezetting op 840 bezoekers per dag.

In het bestemmingsplan wordt ervan uitgegaan dat er gemiddeld twee personen in een auto zitten, en één auto verantwoordelijk is voor twee verkeersbewegingen. Hiermee komt de totale verkeersgeneratie op een reguliere dag op 840 motorvoertuigbewegingen.

Ongetwijfeld komen er op een reguliere dag ook bezoekers met de fiets. Om rekening te houden met een worstcasescenario gaan we ervanuit dat alle bezoekers met de auto komen. Omdat het Regiopark door de verzameling aan functies een groot verzorgingsgebied heeft, gaan we ervanuit dat 90% van de verkeersbewegingen vanuit en naar het westen gebeuren. De overige 10% komt uit het oosten. Het meeste verkeer wordt ontsloten van en naar het westen omdat in deze richting de hoofdverkeersstructuur ligt. Richting het oosten gaat verkeer richting de kern van Oostburg. Met deze informatie kunnen we een inschatting maken van de toekomstige etmaalintensiteit op de Nieuwstraat. Deze is in figuur 9 weergegeven.



Figuur 9 | Toekomstige etmaalintensiteit bij een 'reguliere' dag.

Deze intensiteit levert voor het doorgaande verkeer geen problemen op. De etmaalintensiteit komt niet in de buurt van de maximale capaciteit van de Nieuwstraat. Op dagen met een georganiseerde activiteiten zoals de festivals verwachten we dat de piekintensiteit hoger ligt dan een reguliere periode. In een relatief korte periode komen en vertrekken het grootste deel van de bezoekers.

Om te toetsen of de inrit het verkeer op piekmomenten kan verwerken, hebben we het softwareprogramma Capacito gebruikt om met de methode Harders te berekenen of wachttijden acceptabel zijn voordat men in kan voegen.

De methode Harders gaat uit van het drukste uur van de dag wat daarmee het maatgevende moment is. De methode berekent de verliestijd bij een gegeven verkeersbelasting op een kruispunt zonder verkeerslichten.

Deze rekenmethode is verwerkt in het softwareprogramma Capacito. Een wachttijd van maximaal 20 seconden is acceptabel bij het oprijden van een kruispunt. Worden wachttijden langer dan neemt de kans toe dat automobilisten onverantwoorde risico's nemen bij het oprijden van een kruispunt. In tabel 1 is de benodigde restcapaciteit weergegeven in combinatie met de kans op wachttijden voor personenauto-equivalent (pae). Deze term wordt gebruikt om de samenstelling van het verkeer door te voeren in een berekening. Een auto is 1 pae, terwijl een vrachtwagen doorgaans staat voor 2 pae.

Grootte van wachttijd		Restcapaciteit kenwaarde (pae)	Restcapaciteit grenzen (pae)
Overbelasting		<0	<0
Erg lange wachttijd		50	0-75
Lange wachttijd	>20 seconden	100	76-125
Matige wachttijd	20 seconden	150	126-175
Kleine wachttijd	15 seconden	200	176-250
Nauwelijks wachttijd	<15 seconden	400	251-600
Geen wachttijd	0 seconden	>600	>600

Tabel 1 | Grenswaarden waarbij wachttijden ontstaan op een kruispunt.

Op basis van de prognose van het aantal bezoekers uit het bestemmingsplan stellen we dat het maatgevende uur van het Regiopark het moment is dat er 500 bezoekers naar een voorstelling komen kijken. Uitgaande van twee bezoekers per auto komt dit neer op 250 auto's die in één uur naar het

Regiopark komen, en in één uur het Regiopark verlaten. Omdat we uit willen gaan van een worstcasescenario plussen we de cijfers van de voorstelling op met het drukste uur van een 'reguliere' bezetting. Dit komt neer op 42 bewegingen. Voor de intensiteit op de doorgaande richtingen A en F is gebruik gemaakt van de uitgevoerde verkeerstellingen.

In figuur 10 zijn de mogelijke rijrichtingen op het kruispunt schematisch weergegeven.



Figuur 10 | Schematische weergave rijrichtingen.

In tabel 2 is de intensiteit op de verschillende rijrichtingen weergegeven voor zowel de aankomst als het vertrek.

Maatgevend uur				
Kenmerk	Van	Naar	Intensiteit aankomst	Intensiteit vertrek
A	Nieuwstraat west	Nieuwstraat oost	113	113
B	Nieuwstraat west	Regiopark	225	38
C	Regiopark	Nieuwstraat west	38	225
D	Regiopark	Nieuwstraat oost	5	25
E	Nieuwstraat oost	Regiopark	25	5
F	Nieuwstraat oost	Nieuwstraat west	112	112

Tabel 2 | Intensiteit in pae per rijrichting in het aankomst- en vertrekuur.

Op basis van de input in tabel 2 is de afwikkeling van het verkeer op het kruispunt Nieuwstraat – Regiopark berekend. In tabel 3 en 4 is de te verwachten wachttijd van de rijrichtingen B, C en D weergegeven voor aankomst en vertrek van de bezoekers. Alleen deze richtingen zijn meegenomen omdat deze voorrang moeten verlenen op het kruispunt, en dus wachttijd op kunnen bouwen. A, E en F hoeven geen voorrang te verlenen en bouwen dus geen wachttijd op.

Kenmerk/Richting	Intensiteitpae/uur	Capaciteit pae/uur	Rest- capaciteit pae/uur	Wachttijd	Acceptabel
C	38	485	442	< 15 sec.	JA
D	6	485	442	< 15 sec.	JA
E	25	770	745	0 sec.	JA

Tabel 3 | Te verwachten wachttijd bij aankomst bij richtingen C, D en E.

Kenmerk/Richting	Intensiteit pae/uur	Capaciteit pae/uur	Rest- capaciteit pae/uur	Wachttijd	Acceptabel
C	225	577	326	< 15 sec.	JA
D	25	577	326	< 15 sec.	JA
E	5	950	945	0 sec.	JA

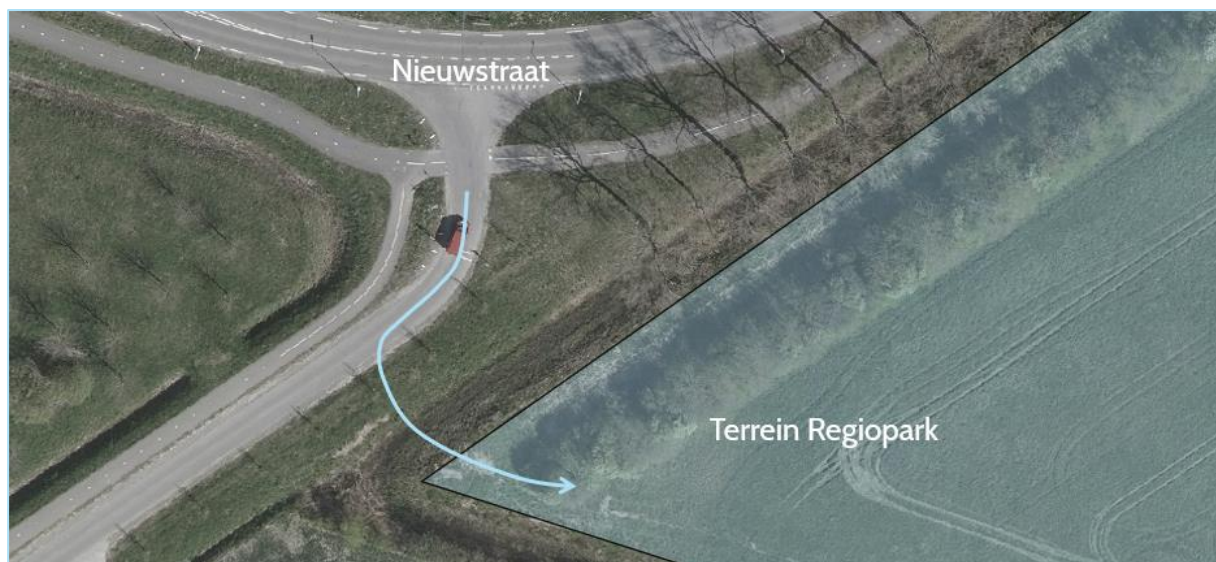
Tabel 4 | Te verwachten wachttijd bij vertrek bij richtingen C, D en E.

Op basis van de verwachte verkeersintensiteit ontstaan er geen wachttijden bij de inrit van het Regiopark. Er is voldoende restcapaciteit om ongewenste wachttijden te voorkomen. Echter is de verkeersveiligheid bij de inrit wel een knelpunt.

Verkeer wat af wil slaan richting het Regiopark remt in de huidige situatie af op een weg met een toegestane snelheid van 80 kilometer per uur. Hierdoor ontstaat het risico op kop-staartbotsingen. Gebiedsontsluitingswegen met erfaansluitingen komen weinig voor, waardoor het risico op verkeersonveilige situaties toeneemt.

3.3 Toegang hulpdiensten

Het evenemententerrein wordt gerealiseerd aan de zuidkant van het terrein. Om de veiligheid te garanderen wil de gemeente hier een mogelijkheid creëren om hulpdiensten vlot en veilig toegang te geven tot het terrein. De gemeente heeft een locatie voorgesteld voor een doorgang op de zijstraat van de Nieuwstraat. In figuur 11 is dit voorstel schematisch weergegeven.



Figuur 11 | Bovenaanzicht bereikbaarheid hulpdiensten.

Verkeerskundig gezien is dit een logische locatie, en er zijn verschillende voordelen te noemen voor deze locatie. Zo is er met deze locatie geen extra aansluiting nodig op de doorgaande Nieuwstraat, waardoor er geen toename is van uitwisselend verkeer. Daarnaast is deze locatie nabij het evenemententerrein van het Regiopark.

Om dit te bereiken moeten er een aantal fysieke maatregelen genomen worden. Allereerst moet een deel van de sloot tussen de weg en het terrein gedempt worden om ruimte voor verharding te creëren. Daarna is nodig om enkele bomen te verwijderen en elders weer te plaatsen, om ruimte te maken voor een doorgang.

04 | Knelpunten, conclusie en advies

4.1 Knelpunten

Op basis van de huidige situatie en met oog op de toekomst, constateren we enkele knelpunten in de Nieuwstraat.

Erfaansluitingen

Op het tracé liggen binnen het onderzoeksgebied 10 erfaansluitingen, exclusief de ingang van de Regiotuinen. Dit sluit niet aan bij de functie van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom.

Na de opening van het Regiopark zal de intensiteit op de Nieuwstraat toenemen met meer uitwisseling van het verkeer. Bij de inrit van het Regiopark ontstaan op drukke dagen geringe wachttijden. Deze zijn acceptabel.

De erfaansluitingen op een weg met een snelheidslimiet van 80 kilometer per uur is een knelpunt voor de verkeersveiligheid van de weggebruikers, zowel automobilisten als fietsers.

Daarnaast is en blijft het fietspad aan de zuidoostelijke zijde van de Nieuwstraat een knelpunt. Tijdens de piekuren van het Regiopark zullen vele auto's het fietspad over moeten steken om de parkeerplaats te bereiken, waardoor de verkeersveiligheid van fietsers in gevaar komt. In de huidige situatie kunnen auto's niet tijdelijk opstellen tussen de rijbaan en het fietspad om fietsers voorrang te geven.

Inrichting

Veel van de kenmerken van de Nieuwstraat, met name de vorm en het gebruik, sluiten aan bij een erftoegangsweg in plaats van een gebiedsontsluitingsweg. Zo ligt de verkeerssnelheid en -intensiteit relatief laag. Daarnaast is de Nieuwstraat geen doorgaande weg meer zoals deze in het verleden is geweest.

Komgrens

Als automobilisten bij de komgrens van Oostburg komen, worden zij alleen met visuele maatregelen gewaarschuwd dat de maximumsnelheid hier veranderd. Er zijn geen fysieke maatregelen genomen zoals het realiseren van een wegversmalling of drempel om de grens mee aan te duiden.

4.2 Conclusie

De Nieuwstraat is een gebiedsontsluitingsweg, maar vervult de functie een erftoegangsweg van en naar het zuidelijke deel van Oostburg.

De inrichting van de weg komt niet overeen met de richtlijnen van het CROW voor een dergelijke weg, maar ook niet met de richtlijnen van een erftoegangsweg. Een knelpunt in de inrichting is de aanwezigheid van vele erfaansluitingen, die normaliter niet aanwezig zijn op een soortgelijke weg met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur.

Verkeerstellingen hebben aangetoond dat er op een gemiddelde werkdag ongeveer 2.300 voertuigen per etmaal rijden. Dit is ver onder de maximale capaciteit van de Nieuwstraat, en sluit aan bij het gebruik van een erftoegangsweg.

De verkeerssnelheid op het deel van de Nieuwstraat buiten de bebouwde kom is laag. De rechtstand zorgt in dit geval niet voor een hogere snelheid.

Uit de ongevallenanalyse is gebleken dat er geen geregistreerde ongevallen op de Nieuwstraat bekend zijn. Dit betekent niet dat er nooit een ongeval plaatsvindt. Voor de registratie van ongevallen zijn we afhankelijk van verzekeraars en hulpdiensten.

De vorm van de Nieuwstraat komt overeen met een gebiedsontsluitingsweg, terwijl de functie en het gebruik ervan meer aansluiting heeft bij een erftoegangsweg.

4.3 Advies

Aangezien de vorm, functie en het gebruik van de weg niet overeen komen adviseren we minimaal de inrichting van de weg af te waarderen naar een erftoegangsweg, maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid van fietsers ter hoogte van de inrit van het Regiopark te waarborgen, en de poortconstructie van de komgrens de verduidelijken.

We adviseren het wegprofiel van de Nieuwstraat om te vormen naar de inrichting van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, en een snelheidslimiet van 60 kilometer per uur te hanteren. Hiermee zijn de erfaansluitingen na de afwaardering meer op zijn plaats en komt afremmend verkeer voor de inrit van het Regiopark minder onverwacht. Een dergelijke erftoegangsweg heeft een verhardingsbreedte van maximaal zes meter, en een enkel vrijliggend fietspad in twee richtingen van vier meter.

Om de verkeersveiligheid van de fietsers te garanderen adviseren we het fietspad ter hoogte van de inrit van het Regiopark van de weg af te buigen tot minimaal vijf meter van de rijbaan, en het fietspad te accentueren met rood asfalt. Hierdoor ontstaat er voor automobilisten de mogelijkheid om te wachten en zeker te zijn dat er geen fietser aan komt rijden.

Om een duidelijk verschil aan te duiden tussen het deel buiten de bebouwde kom en het deel binnen de bebouwde kom, adviseren we om een poortconstructie ter hoogte van de komgrens te versterken. Dit is mogelijk door naast de huidige visuele kenmerken van de komgrens, ook fysieke kenmerken aan te leggen. Een wegversmalling en een drempel verlagen de snelheid bij de komgrens, waardoor bestuurders beter geïnformeerd worden over de overgang van de twee type wegen.

Omdat de invulling van het Regiopark gaat zorgen voor een toename in het verkeer op de Nieuwstraat, adviseren we aanvullende maatregelen te nemen ter hoogte van de inrit van het Regiopark. Omdat er op drukke dagen een aanzienlijke hoeveelheid verkeer naar het Regiopark komt, is het van belang om de inrit goed zichtbaar te maken. We adviseren om de zichtbaarheid bij de inrit te verbeteren door een plateauconstructie aan te leggen, de rijbaan tijdelijk op te splitsen in twee rijstroken en deze licht af te buigen zodat er een S-bocht ontstaat. Deze maatregelen hebben snelheidsremmende effecten die het verkeer ter hoogte van de inrit afremmen.

05 | Bijlagen

Teldata locatie 1

DOORSNEDE														
	Tue 22/3	Wed 23/3	Thu 24/3	Fri 25/3	Sat 26/3	Sun 27/3	Mon 28/3	Tue 29/3	Wed 30/3	Thu 31/3	Fri 1/4	Sat 2/4	Sun 3/4	Mon 4/4
00:00 - 01:00	4	6	3	9	7	10	3	7	7	2	6	16	15	1
01:00 - 02:00	0	5	4	6	10	9	5	8	3	4	4	8	13	0
02:00 - 03:00	5	3	1	0	3	7	0	1	2	0	3	9	11	0
03:00 - 04:00	4	3	2	2	4	4	3	3	5	3	2	6	5	4
04:00 - 05:00	5	13	7	9	10	2	6	5	6	4	5	14	8	9
05:00 - 06:00	16	14	13	18	16	6	17	17	15	13	17	10	6	17
06:00 - 07:00	33	37	37	34	11	6	37	25	27	29	32	16	8	33
07:00 - 08:00	126	132	121	107	33	16	117	129	117	128	131	30	13	132
08:00 - 09:00	175	179	165	169	89	26	164	160	163	173	198	71	30	165
09:00 - 10:00	151	181	162	159	152	71	138	140	167	169	143	134	80	169
10:00 - 11:00	168	201	165	167	171	105	162	148	202	155	159	146	95	151
11:00 - 12:00	139	199	154	180	186	111	162	162	230	159	184	153	94	141
12:00 - 13:00	191	213	185	184	163	123	149	187	192	162	183	152	115	137
13:00 - 14:00	161	156	159	154	178	133	166	180	216	166	175	194	121	165
14:00 - 15:00	175	188	193	200	192	164	160	205	213	187	206	179	144	172
15:00 - 16:00	169	199	171	203	225	138	196	191	225	208	223	157	124	187
16:00 - 17:00	216	205	180	194	185	119	217	195	228	186	204	162	111	198
17:00 - 18:00	215	184	187	184	177	128	169	155	192	203	179	150	131	160
18:00 - 19:00	124	152	174	142	135	115	124	126	155	119	120	116	108	108
19:00 - 20:00	106	98	102	127	71	60	88	89	107	85	75	47	56	79
20:00 - 21:00	61	74	59	60	39	57	52	69	65	64	67	65	43	38
21:00 - 22:00	45	54	61	52	59	50	60	50	55	45	47	50	54	43
22:00 - 23:00	25	29	28	61	42	30	35	32	39	34	41	44	19	21
23:00 - 24:00	8	8	11	31	47	11	9	13	19	14	21	30	10	7
Elmaal (0-24u)	2322	2533	2344	2452	2205	1501	2239	2297	2650	2312	2425	1959	1414	2137
Dag (7-19u)	2010	2189	2016	2043	1886	1249	1924	1978	2300	2015	2105	1644	1166	1885
Avond (19-23u)	237	255	250	300	211	197	235	240	266	228	230	206	172	181
Nacht (23-7u)	75	89	78	109	108	55	80	79	84	69	90	109	76	71
Ochtendspits (7-9u)	301	311	286	276	122	42	281	289	280	301	329	101	43	297
Avondspits (16-18u)	431	389	367	378	362	247	386	350	420	389	383	312	242	358
Validatie														

DOORSNEDE														
	Tue 22/3	Wed 23/3	Thu 24/3	Fri 25/3	Sat 26/3	Sun 27/3	Mon 28/3	Tue 29/3	Wed 30/3	Thu 31/3	Fri 1/4	Sat 2/4	Sun 3/4	Mon 4/4
Ri. Noordoost	1167	1280	1217	1276	1108	790	1146	1186	1363	1227	1250	1000	723	1108
Ri. Zuidw est	1155	1253	1127	1176	1097	711	1093	1111	1287	1085	1175	959	691	1029
Ri. Noordoost	50%	51%	52%	52%	50%	53%	51%	52%	51%	53%	52%	51%	51%	52%
Ri. Zuidw est	50%	49%	48%	48%	50%	47%	49%	48%	49%	47%	48%	49%	49%	48%
Licht (L)	2124	2348	2194	2277	2134	1442,5	2099	2117	2482	2142	2262	1889	1369	1982
Middelzw aar (M)	146	146	120	133	58	49	106	137	132	136	132	59	42	122
Zw aar (Z)	52	39	30	42	13	9	34	43	36	34	31	11	3	33
% Licht (L)	91,5%	92,7%	93,6%	92,9%	96,8%	96,1%	93,7%	92,2%	93,7%	92,6%	93,3%	96,4%	96,8%	92,7%
% Middelzw aar (M)	6,3%	5,8%	5,1%	5,4%	2,6%	3,3%	4,7%	6,0%	5,0%	5,9%	5,4%	3,0%	3,0%	5,7%
% Zw aar (Z)	2,2%	1,5%	1,3%	1,7%	0,6%	0,6%	1,5%	1,9%	1,4%	1,5%	1,3%	0,6%	0,2%	1,5%

Teldata locatie 2

DOORSNEDE														
	Tue 22/3	Wed 23/3	Thu 24/3	Fri 25/3	Sat 26/3	Sun 27/3	Mon 28/3	Tue 29/3	Wed 30/3	Thu 31/3	Fri 1/4	Sat 2/4	Sun 3/4	Mon 4/4
00:00 - 01:00	4	6	3	10	6	7	3	7	7	2	6	15	17	5
01:00 - 02:00	0	5	5	6	9	9	6	7	3	4	4	8	10	1
02:00 - 03:00	4	3	1	0	3	7	1	1	2	0	3	6	5	1
03:00 - 04:00	2	3	2	2	4	4	3	4	4	2	2	10	5	4
04:00 - 05:00	6	9	9	8	9	2	6	5	7	4	5	12	7	9
05:00 - 06:00	13	13	12	16	12	6	17	15	14	16	16	12	6	20
06:00 - 07:00	23	28	28	26	8	4	31	20	25	26	31	15	5	25
07:00 - 08:00	117	112	106	101	26	10	112	110	110	112	115	28	8	125
08:00 - 09:00	165	179	166	162	80	22	161	148	155	167	185	60	25	163
09:00 - 10:00	150	168	154	157	135	64	118	136	158	156	143	122	74	160
10:00 - 11:00	149	181	165	154	145	87	141	138	188	141	149	133	90	142
11:00 - 12:00	131	179	140	173	160	92	151	147	215	144	172	128	82	129
12:00 - 13:00	178	205	173	163	136	108	148	167	182	161	170	137	94	125
13:00 - 14:00	146	137	145	141	154	123	164	169	205	146	160	168	114	168
14:00 - 15:00	156	162	178	169	166	124	142	180	183	176	197	154	128	155
15:00 - 16:00	143	170	151	156	187	106	168	178	195	209	204	132	114	181
16:00 - 17:00	181	181	148	166	161	102	189	189	199	183	185	140	100	189
17:00 - 18:00	178	164	172	154	149	91	140	142	174	184	161	132	118	147
18:00 - 19:00	112	150	148	131	118	102	124	109	143	115	113	100	95	103
19:00 - 20:00	92	94	106	101	65	51	81	85	105	70	73	42	53	76
20:00 - 21:00	51	70	56	49	34	47	49	61	62	64	68	60	40	41
21:00 - 22:00	47	55	57	46	59	43	52	50	52	44	42	47	48	42
22:00 - 23:00	26	22	25	54	40	26	32	33	38	30	40	40	18	17
23:00 - 24:00	6	7	13	34	50	9	9	14	17	11	20	27	9	7
Emaal (0-24u)	2080	2303	2163	2179	1916	1246	2048	2115	2443	2167	2264	1728	1265	2035
Dag (7-19u)	1806	1988	1846	1827	1617	1031	1758	1813	2107	1894	1954	1434	1042	1787
Avond (19-23u)	216	241	244	250	198	167	214	229	257	208	223	189	159	176
Nacht (23-7u)	58	74	73	102	101	48	76	73	79	65	87	105	64	72
Ochtendspits (7-9u)	282	291	272	263	106	32	273	258	265	279	300	88	33	288
Avondspits (16-18u)	359	345	320	320	310	193	329	331	373	367	346	272	218	336
Validatie														

DOORSNEDE														
	Tue 22/3	Wed 23/3	Thu 24/3	Fri 25/3	Sat 26/3	Sun 27/3	Mon 28/3	Tue 29/3	Wed 30/3	Thu 31/3	Fri 1/4	Sat 2/4	Sun 3/4	Mon 4/4
Ri. Noordoost	1065	1186	1137	1139	972	652	1045	1110	1262	1162	1191	889	669	1056
Ri. Zuidwest	1015	1117	1026	1040	944	594	1003	1005	1181	1005	1073	839	596	979
Ri. Noordoost	51%	51%	53%	52%	51%	52%	51%	52%	52%	54%	53%	51%	53%	52%
Ri. Zuidwest	49%	49%	47%	48%	49%	48%	49%	48%	48%	46%	47%	49%	47%	48%
Licht (L)	1940	2159	2025	2048	1853	1197,5	1928	1966	2312	2017	2129	1671	1225	1907
Middelzw aar (M)	118	128	120	116	54	44	102	123	114	124	114	49	38	97
Zw aar (Z)	22	16	18	15	9	4	18	26	17	26	21	8	2	31
% Licht (L)	93,3%	93,7%	93,6%	94,0%	96,7%	96,1%	94,1%	93,0%	94,6%	93,1%	94,0%	96,7%	96,8%	93,7%
% Middelzw aar (M)	5,7%	5,6%	5,5%	5,3%	2,8%	3,5%	5,0%	5,8%	4,7%	5,7%	5,0%	2,8%	3,0%	4,8%
% Zw aar (Z)	1,1%	0,7%	0,8%	0,7%	0,5%	0,3%	0,9%	1,2%	0,7%	1,2%	0,9%	0,5%	0,2%	1,5%



Goessestraatweg 17a, 4421 AD, Kapelle
+31 (0) 113-405051 • info@juust.nl

juust.nl