

Aan N. Zondag, 1Stroom

Van M. Gassner

Onderwerp Snelheidsregime Zuidelijke Parallelweg ter Westervoort

Datum 15-11-2018

1. Inleiding

Het kruispunt Zuidelijke Parallelweg-Dorpsplein in de stationsomgeving in Westervoort vormt een knelpunt voor de verkeersveiligheid in de gemeente. Voornamelijk de oversteek van de snelfietsroute leidt tot ongevallen en onveilige situaties. Ondanks een aantal maatregelen is de verkeersveiligheidssituatie onvoldoende verbeterd.

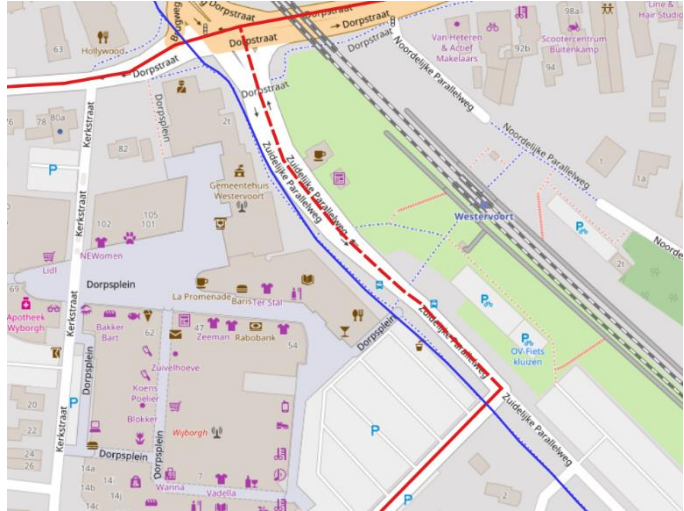
Om de verkeersveiligheid op deze locatie te verbeteren, heeft de raad besloten om een aantal maatregelen te treffen. Zo zijn er inmiddels drempels op het fietspad aangelegd om de snelheid ter hoogte van het kruispunt met het Dorpsplein op de snelfietsroute terug te brengen. Daarnaast zullen aanpassingen in het groen worden uitgevoerd. Tijdens de besluitvorming in de raad is voorts een motie aangenomen waarbij de meerderheid van de raad zich heeft uitgesproken voor het omzetten van de maximale snelheid op de Zuidelijke Parallelweg van 50 km/uur naar 30 km/uur.

De gemeente heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd de voors en tegens van de voornoemde maatregel te beschouwen en tegen elkaar af te wegen. Graag voldoen wij aan dit verzoek en in voorliggende notitie geven wij onze bevindingen weer. Om een goed oordeel over de wenselijkheid van de maatregel te kunnen geven is het van belang zicht te hebben op de huidige situatie op het westelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg en de aansluiting met het Dorpsplein. In paragraaf 2 gaan we in op de huidige weginrichting op de Zuidelijke parallelweg, waarna we in paragraaf 3 ingaan op de inrichting van de Zuidelijke Parallelweg als 30 km/uur weg en de effecten van de voorgestelde maatregel. Afsluitend vatten wij de belangrijkste bevindingen samen.

2. Huidige situatie

● *Weginrichting van het westelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg*

Het westelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg (zie rode gestreepte lijn) vormt samen met het Dorpsplein een belangrijke functie voor de ontsluiting van de kern Westervoort (zie figuur 1). Ter hoogte van de aansluiting van de Zuidelijke Parallelweg met het Dorpsplein kruist de snelfietsroute het Dorpsplein (zie blauwe lijn). Momenteel geldt op het westelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg een maximumsnelheid van 50 km/uur en de profielbreedte van het wegvak varieert tussen 6,5 en 9,2 meter. Het wegvak is voorzien van asfaltverharding en aan de zuidwestzijde is een vrijliggende fietsvoorziening met een breedte van circa 3,5 meter aanwezig. Het wegvak is aan de zuidzijde van het fietspad voorzien van een voetpad.



Figuur 1: Hoofdwegenstructuur en -fietsstructuur

Ter hoogte van de ingang van het NS station is een middengeleider met een breedte van circa 3 meter aanwezig. Op twee plaatsen biedt de middengeleider de mogelijkheid om de Zuidelijke Parallelweg in twee etappes over te steken (zie figuur 2). Op deze dicht bij elkaar gelegen oversteekpunten zijn zebrapaden voor voetgangers aangelegd. De noordelijk oversteekvoorziening heeft een beperkte functie voor zowel fietsers als voetgangers. De oversteekbeweging op dit punt zouden goed overgenomen kunnen worden door de meer zuidelijk gelegen oversteek en door de geregelde oversteek bij het kruispunt Zuidelijke Parallelweg – Dorpsstraat.



Figuur 2: Oversteken voor langzaam verkeer op de Zuidelijke Parallelweg

De voetgangersoversteken zijn door middel van bord LO2 aangegeven. Naast de zebrapaden kan (brom)fietsverkeer bij deze oversteeklocaties de Zuidelijke Parallelweg oversteken, maar heeft in tegenstelling tot overstekende voetgangers geen voorrang t.o.v. het gemotoriseerde verkeer. Op beide naderingsrichtingen voor het fietspad is middels haaiantanden en bebording de voorrangssituatie vormgegeven. Tegelijkertijd is op de Zuidelijke Parallelweg (ten onrechte) wel blokmarkering aanwezig. Ten onrechte, omdat blokmarkering voorrang suggereert; beter ware het een onderbroken lijnmarkering toe te passen.

De voetgangersoversteken zijn door middel van bord LO2 aangegeven. Naast de zebrapaden kan (brom)fietsverkeer bij deze oversteeklocaties de Zuidelijke Parallelweg oversteken, maar heeft in tegenstelling tot overstekende voetgangers geen voorrang t.o.v. het gemotoriseerde verkeer. Op beide naderingsrichtingen voor het fietspad is middels haaiantanden en bebording de voorrangssituatie vormgegeven. Tegelijkertijd is op de Zuidelijke Parallelweg (ten onrechte) wel blokmarkering aanwezig. Ten onrechte, omdat blokmarkering voorrang suggereert; beter ware het een onderbroken lijnmarkering toe te passen.



In het wegvak tussen de oversteken is aan de zuidzijde een haltevoorziening (haltehaven) aanwezig en aan de noordzijde parkeerhavens. Op de noordzijde is eveneens een haltehaven aangelegd, maar deze bevindt zich meer oostelijk, vlak bij de aansluiting met het Dorpsplein (zie figuur 3). Tegenover de haltehaven zijn parkeerhavens aangelegd, die bestemd zijn voor laden en lossen, maar het is ook toegestaan om maximaal 15 minuten te parkeren.



Figuur 3: Bushalte aan de noordzijde van de Zuidelijke Parallelweg

Ter hoogte van de aansluiting op het Dorpsplein buigt de hoofdroute voor het autoverkeer op deze locatie af (zie figuur 4). Vanaf hier is het oostelijk van het Dorpsplein gelegen deel van de Zuidelijke Parallelweg ondergeschikt vormgegeven. De wettelijke maximumsnelheid is vanaf hier 30 km/uur en het wegprofiel is smaller dan op het westelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg.



Figuur 4: Kruispunt Zuidelijke Parallelweg-Dorpsplein



Figuur 5: Aansluiting Dorpsplein op de Zuidelijke Parallelweg

Op het Dorpsplein geldt een maximale snelheid van 50 km/uur en ter hoogte van het kruispunt steekt de snelfietsroute in de voorrang het Dorpsplein over. Daarnaast dient verkeer op het Dorpsplein ook gemotoriseerd verkeer op de Zuidelijke Parallelweg voorrang te verlenen (zie figuur 5). Verkeer op de Zuidelijke Parallelweg heeft dus voorrang op het verkeer vanuit het Dorpsplein.



● *Toetsing wegcategorie met kenmerken volgens CROW*

Het snelheidsregime en de functie van het westelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg zijn typische kenmerken voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Voldoet de huidige inrichting van de weg ook aan de van het CROW vereiste basiskkenmerken van deze wegcategorie? De vergelijksmatrix in tabel 1 van de ideale en minimale inrichting (volgens ASVV, 2012) met de huidige weginrichting geeft antwoord op deze vraag.

Tabel 1: Vergelijksmatrix weginrichting conform de basiskkenmerken voor een GOW bibeko (ASVV, 2012)

Kenmerk	Ideale inrichting	Huidige inrichting	Minimale inrichting	Huidige inrichting
Rijstrookbreedte	3,25- 3,50 meter	✓	2,90 meter	✓
Verharding	Gesloten	✓	Gesloten of open	✓
Fysieke rijbaanscheiding	Met fysieke rijbaanscheiding	✗	Eén rijbaan met rijrichtingscheiding	✓
Lengtemarkering	Opsluitbanden aanwezig	✗	Ononderbroken asmarkering	✓
Openbare verlichting	Aanwezig	✓	Aanwezig	✓
Oversteken	Steekt niet (gelijkvloers) over	✗	Toegestaan via voorziening	✓
Aanwezigheid erfaansluitingen	Niet toegestaan op rijbaan	✓	Toegestaan op rijbaan	✓
Fietsvoorzieningen	(rode) vrijliggende fietsvoorziening	✓	Minimaal (rode) fietsstroken	✓
Ov-haltes	Halteren in aanliggende haltekomen	✓	Halteren mag op rijbaan	✓
Parkeren	Niet toegestaan	✗	In langspaarkeervakken	✓

In de eerste kolom van de tabel zijn de basiskkenmerken weergegeven. In de tweede en vierde kolom zijn de richtlijnen voor de ideale en minimale inrichting van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km\uur) te zien. Vervolgens laten de derde en vijfde kolom zien of het westelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg aan de richtlijnen voldoet. Uit tabel 1 blijkt dat de inrichting van het wegvak aan alle basiskkenmerken voor de



minimale inrichting van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom voldoet. Volgens de ideale inrichting zijn gelijkvloerse oversteken met langzaam verkeer niet gewenst. Deze zijn in de huidige situatie wel aanwezig, maar voldoen aan de minimale inrichting omdat de oversteken met behulp van een inrichting (zebrapad) vormgegeven zijn. Daarnaast zijn ook oversteekvoorzieningen voor fietsverkeer aanwezig, maar de blokmarkering op de Zuidelijke Parallelweg is niet op juiste wijze aangebracht, waardoor ten onrechte de suggestie van voorrang voor het fietsverkeer kan worden gewekt. Volgens CROW-publicatie 207 "Richtlijnen voor bebakening en markering van wegen" [16.6] wordt geen markering aangebracht als overstekend fietsverkeer voorrang moet verlenen aan het verkeer op de kruisende weg.

- ***Toetsing geloofwaardigheid snelheidslimiet***

Aan de hand van de feitelijk gereden snelheden kan worden getoetst of de snelheidslimiet geloofwaardig is. Volgens Viastat is op het wegvak in oostelijke richting een v85-snelheid¹ van 40 km/uur en in westelijke richting een v85-snelheid van 31 km/uur gemeten. De gemiddelde snelheid ligt respectievelijk op 37 km/u en 30 km/u. De gemeten snelheden liggen (duidelijk) onder de huidige snelheidslimiet van 50 km/u wat niet verassend is, omdat het wegvak relatief kort is en in het directe invloedgebied ligt van een kruispunt met een verkeerslicht. Daarnaast heeft de omgeving met gelijkvloerse oversteken voor langzaam verkeer, het nabijgelegen station, aanwezigheid van parkeren etc. ook meer een verblijfskarakter dan de uitstraling van een doorgaande route.

3. Inrichting van de Zuidelijke Parallelweg als 30 km/uur weg

Tijdens de besluitvorming in de raad is een motie aangenomen waarbij de meerderheid van de raad zich heeft uitgesproken voor het omzetten van de maximumsnelheid op de Zuidelijke Parallelweg van 50 km/uur naar 30 km/uur. In het vervolg van deze paragraaf toetsen wij of de huidige weginrichting bij een 30 km/uur weg past en beschrijven vervolgens de vormgeving en effecten van de nieuwe snelheidslimiet.

3.1 Functionele overwegingen

- ***Toetsing wegcategorie met kenmerken volgens CROW***

Momenteel voldoet de inrichting van het westelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg aan de minimale basiskennmerken (volgens de ASVV, 2012) van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Bij het omzetten van de wettelijke snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur zal ook de functie van de weg van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg

¹ De V85 (ofwel 85 percentiel snelheid) is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden. Deze waarde wordt door verkeerskundigen gebruikt om te toetsen of er sprake is van hoge rijsnelheden.



wijzigen. In tabel 2 worden de richtlijnen voor de ideale en minimale inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom volgens de ASVV 2012 met de huidige inrichting van het wegvak vergeleken.

Tabel 2: Vergelijkmatrix weginrichting conform de basiskennmerken voor een ETW bibeko (ASVV, 2012)

Kenmerk	Ideale inrichting	Huidige inrichting	Minimale inrichting	Huidige inrichting
Wegbreedte	5,80 meter	✗	4,80 meter	✗
Verharding	Open verharding/ street-print	✗	Onverhard, open of gesloten	✓
Fysieke rijbaanscheiding	Eén rijbaan zonder rijrichtingscheiding	✗	Eén rijbaan zonder rijrichtingscheiding	✗
Lengtemarkering	Niet aanwezig	✗	Niet aanwezig	✗
Openbare verlichting	Aanwezig	✓	Aanwezig	✓
Oversteken langzaam verkeer	Toegestaan	✓	Toegestaan	✓
Aanwezigheid erfaansluitingen	Toegestaan	✓	Toegestaan	✓
Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig	✗	Niet aanwezig, tenzij hooffietsroute	✓
Ov-haltes	Toegestaan met bus <8 meter lengte	✗	Toegestaan	✓
Parkeren	Op rijbaan	✗	Geen voorschrift voor	✓

Uit de tabel blijkt dat de inrichting van het westelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg niet bij alle basiskennmerken van een erftoegangsweg past. Voornamelijk de profielbreedte, de met middengeleiders of asmarkering gescheiden rijbanen en verharding zijn typische kenmerken voor een gebiedsontsluitingsweg. Daarentegen hebben de aanwezige gelijkvloerse oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer meer het karakter van een verblijfsgebied, dan een doorgaande route. Andere omgevingskenmerken, zoals het nabijgelegen NS-station en de bijbehorende looproute naar het centrum ondersteunen ook deze verblijfsfunctie. Geconstateerd wordt dat de Zuidelijke Parallelweg qua weginrichting zowel niet



voldoet aan het ideaalbeeld van een gebiedsontsluitingsweg als aan het ideaalbeeld van een erftoegangsweg. Vanuit de omgevingskenmerken Station en omgeving bestaat voor het bedienen van het langzaam verkeer wel een lichte voorkeur voor een inrichting als ETW. Er zijn dan wel een aantal infrastructurele maatregelen noodzakelijk en de inrichting moet passen bij het gebruik van de weg.

- ***Toetsing op gebruik***

De intensiteit op de Zuidelijke Parallelweg bedraagt circa 10.600 motorvoertuigen per etmaal. In de landelijke richtlijnen van het CROW wordt voor een erftoegangsweg uitgegaan van maximaal 5.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De Zuidelijke Parallelweg verwerkt fors meer verkeer dan wenselijk is voor een erftoegangsweg. Dat is ook de reden dat er aanvullende voorzieningen aanwezig zijn voor zowel fietsers als voetgangers. Vanuit het gebruik van de weg ligt het herinrichten tot erftoegangsweg dan ook niet voor de hand.

- ***Toetsing geloofwaardigheid snelheidslimiet***

Zoals eerder beschreven ligt de gemeten v85 met 40 km/uur in oostelijke en 31 km/uur in westelijke richting relatief laag. Dit heeft enerzijds te maken met de omgevingskenmerken die meer verblijfskarakter uitstralen, maar anderzijds zijn de lage snelheden ook gewoon het gevolg van de aanwezigheid van een verkeerslicht ter hoogte van de Dorpstraat en het afremmen voor de afslaan beweging richting het Dorpsplein. Vanuit het perspectief van het verblijfskarakter van het gebied zal een omzetting van de wettelijke snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur juist wel logisch zijn.

3.2 Vormgeving bij inrichting als erftoegangsweg

Het westelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg zal anders moeten worden vormgegeven als de snelheidslimiet naar 30 km/uur wordt omgezet door herinrichting naar een erftoegangsweg. In het vervolg van deze paragraaf verkennen wij de noodzakelijke maatregelen en mogelijke (neven)effecten.

- ***Ingang van 30 km/uur zone***

Op het oostelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Het omzetten van de snelheid op het westelijke gedeelte betekent dat de ingang van de 30 km/uur zone moet worden verplaatst. De



Figuur 6: Ingang van 30 km/uur zone

meest logische plek voor de ingang van de 30 km/uur zone ligt in het westen van het wegvak vlak voor de nu aanwezige middengeleider met de twee oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer (zie figuur 6).



Als de snelheid op het westelijke gedeelte van de Zuidelijke Parallelweg naar 30 km/uur wordt omgezet, dan lijkt het op het eerste gezicht logisch om ook het Dorpsplein als 30 km/uur zone in te richten. De omgeving van het Dorpsplein (aanwezigheid ongelijkvloerse



voetgangersoversteek, geen rijbaanscheiding, fietssuggestiestroken, profielbreedte) heeft een meer verblijfskarakter (zie figuur 7). Om deze reden wordt aanbevolen om het einde van de 30 km/uur zone pas na de aansluiting met de Kerkstraat te realiseren.

Figuur 7: Dorpsplein

Op deze manier wordt het kruispunt Zuidelijke Parallelweg-Dorpsplein in principe een gelijkwaardig kruispunt. Echter, een gelijkwaardig kruispunt is qua vormgeving moeilijk te combineren met de doorgaande fietsroute (in de voorrang). Er ontstaat bijvoorbeeld een situatie waarbij recht doorgaande fietsers wel voorrang hebben, maar het gemotoriseerd verkeer komende uit de richting Dorpsstraat juist wel moet stoppen voor verkeer komende vanuit het Stationsplein. De verkeerssituatie met een gelijkwaardig kruispunt wordt er daardoor voor weggebruikers niet duidelijker op, terwijl dit wel een doel zou moeten zijn van de herinrichting. Dat pleit voor het in stand houden van de huidige vormgeving van het kruispunt, maar die keuze maakt een herkenbare inrichting als erftoegangswegen problematisch.

● ***Vormgeving wegvakvoorzieningen***

In de huidige situatie zijn twee haltehavens voor de bus aanwezig. Om de inrichting van de weg aan de nieuwe snelheidslimiet aan te passen is het wenselijk dat op de rijbaan wordt gehalteerd. De momenteel aanwezige middengeleider zou kunnen worden verbreed en het verloop van de rijbaan zou naar de zuidelijk gelegen haltehaven kunnen worden verlegd. Op deze manier wordt de profielbreedte op de zuidelijke rijbaan versmald. Keerzijde is dat halteren op de rijbaan de doorstroming op de Zuidelijke Parallelweg zal belemmeren. Zeker wanneer de bus langer halteert dan kan dit leiden tot hinder en frustraties bij automobilisten. De verstoring van de verkeersstroom door een halterende weg kan tevens een ongewenst effect hebben op de verkeersafwikkeling van het kruispunt Dorpsstraat-Zuidelijke Parallelweg.

Tegelijkertijd heeft deze maatregel ook positieve gevolgen tot de handhaving van de snelheid. Dezelfde maatregel zou ook op de ten noorden van de Zuidelijke Parallelweg gelegen haltehaven kunnen worden uitgevoerd. In dat geval dient wel de middengeleider te worden verlengd.



De vormgeving van de oversteekvoorzieningen voor voetgangers hoeft niet te wijzigen. Wel bevelen wij aan om de aanwezig blokmarkering voor de fietsoversteken te verwijderen, en te overwegen om de meest noordelijk gelegen oversteekplaats voor zowel fietsers als voetgangers op te heffen. De functie van deze oversteek kan goed door de oversteken in de directe omgeving goed overgenomen worden.

3.3 Verwachte effecten

Naar verwachting zal het omzetten van de snelheid naar 30 km/uur een aantal positieve effecten hebben op de stationsomgeving. De snelheidslimiet past beter bij de verblijfsfunctie van het gebied en de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet wordt verbeterd. De gemeten v85 snelheid ligt al relatief laag (40 km/uur in westelijke en 31 km/uur in oostelijke richting) waardoor de nieuwe snelheidslimiet maar beperkte gevolgen heeft voor het gemotoriseerd verkeer. In tabel 3 zijn de positieve en negatieve aspecten van de herinrichting weer gegeven.

Tabel 3: Effecten herinrichten Zuidelijke Parallelweg en Dorpsplein tot erftoegangsweg

Positief	Negatief
Halteren bus op rijbaan zorgt voor verlaging van de rijsnelheid	Bushalte op rijbaan hindert de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer
De weginrichting is meer in balans met de verblijfsfuncties in de omgeving	Gelijkwaardig kruispunt in combinatie met doorgaande fietsroute (in de voorrang) zorgt voor onduidelijkheid bij weggebruiker
30 km/uur is een geloofwaardige rijsnelheid voor dit gebied	De snelheid van het langzaam verkeer op de doorgaande fietsroute wordt niet direct verlaagt, terwijl dit wel een belangrijke oorzaak is voor de onveiligheid op het kruispunt ² .
	Het gebruik van de weg (10.600 mvt/etmaal) is te hoog voor een functie en uitstraling als erftoegangsweg.

4. Conclusie

Als gevolg van het omzetten van de snelheidslimiet van 50 km/uur naar 30 km/uur zal een aantal infrastructurele maatregelen moeten worden getroffen om de inrichting van de weg een verblijvende functie te geven. Daarnaast moet worden overwogen om ook de snelheid

² Fietsdrempel op snelfietsroute is inmiddels gerealiseerd.



op het Dorpsplein naar 30 km/uur om te zetten. Het kruispunt Zuidelijke Parallelweg-Dorpsplein zal dan als gelijkwaardig kruispunt moeten worden ingericht, eventueel in combinatie met een plateau.

Naar verwachting zijn de positieve effecten op de verkeersveiligheid in het Stationsgebied, en vooral op het kruispunt met de aansluiting Dorpsplein, relatief beperkt en misschien zelfs negatief. De gemeten snelheden op het westelijke gedeelte op de Zuidelijke Parallelweg zijn al relatief laag (vooral in oostelijke richting) en zullen naar verwachting bij aansluiting Dorpsplein nog lager liggen. Het kruispunt Parallelweg Zuid – Dorpsplein herinrichten tot gelijkwaardig kruispunt leidt ons inziens door de aanwezigheid van de snelfietsroute tot onduidelijkheid over de voorrangssituatie. En maakt het kruispunt hierdoor zeker niet veiliger.

De huidige intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer overstijgen ruimschoots de grenswaarden voor een 30 km/uur erftoegangsweg. De benodigde infrastructurele maatregelen om de Zuidelijke Parallelweg als erftoegangsweg vorm te geven (versmallen wegprofiel en halteren op de rijbaan) hebben naar verwachting een negatieve invloed op de kwaliteit van de doorstroming.

Wel wordt een positief effect verwacht op de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet zelf. De omgevingskenmerken hebben meer het karakter van een verblijfsgebied en het verlagen van de wettelijke snelheid en aanpassen van de weginrichting zal de verblijfsfunctie ondersteunen.