
T.a.v.: Gemeente Bergen

Onderwerp: Verkeersanalyse bocht Koninginneweg

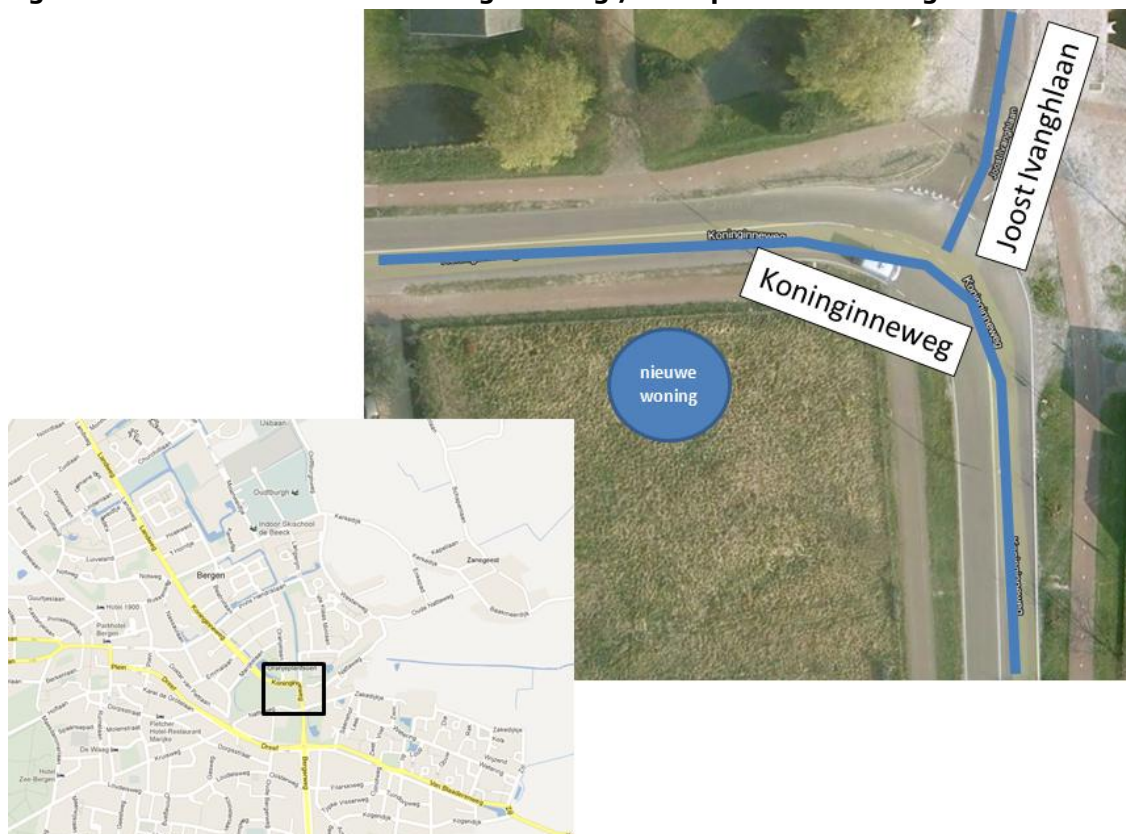
Datum: 15 juni 2012

Referte: ing. Hanno Hommel

Inleiding

Langs de Koninginneweg in Bergen wordt een nieuwe woning met een bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Deze woning is gesitueerd ter hoogte van het kruispunt Koninginneweg/Joost Ivanghlaan. Op dit punt buigt de Koninginneweg af in een haakse bocht. De doorgaande richting wordt gevormd door de Koninginneweg. Dit is een gebiedontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. In de huidige situatie is sprake van een vrije veldsituatie, waardoor het zicht op het overige verkeer niet belemmerd wordt door aanwezige objecten. Een mogelijk gevolg van de realisatie van de nieuwe woning is een beperking van het doorzicht voor het autoverkeer op de Koninginneweg. Dit heeft tevens effect op het afslaan verkeer naar de Joost Ivanghlaan. Deze weg is gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. In dit memo wordt een analyse gegeven van de doorzicht- en stopafstanden in relatie tot de mogelijkheid die wordt geboden in het bestemmingsplan om een extra woning te realiseren. Doel is om inzichtelijk te maken of er, na de realisatie van de woning, sprake is van een voldoende verkeersveilige situatie.

Figuur 1 Locatieschets Bocht Koninginneweg / kruispunt Joost Ivanghlaan



Principes wegontwerp

Vanuit de principes voor het ontwerp van de weg dient rekening te worden gehouden met het uitzicht van een individuele automobilist op het overige verkeer. Op grond van de ASVV (CROW, 2004) gelden hiervoor de begrippen 'stopzicht' en 'oprijzicht'. Stopzicht is relevant in situaties waarbij een automobilist tot stilstand moet komen om voorrang te verlenen aan het overige verkeer. Oprijzicht is relevant in situaties waarbij sprake is van een stilstaand voertuig dat een voorrangsweg op moet rijden. Voor onderhavige situatie zijn de volgende verkeersrelaties van belang, gezien de ligging van de nieuwe woning:

1. Verkeer vanaf de Koninginneweg-West naar de Joost Ivanghlaan → dit verkeer dient te anticiperen op het verkeer komende vanuit het zuidelijk deel van de Koninginneweg (zie 1 op onderstaande figuur);
2. Doorgaand verkeer op de Koninginneweg, komende vanuit westelijke richting of komende vanuit zuidelijke richting (zie 2 op onderstaande figuur). De relevantie van deze richting in relatie tot de woning is echter minder groot, omdat doorgaand tegemoetkomend verkeer op de Koninginneweg onderling geen voorrang hoeft te verlenen.

Figuur 2 Relevante verkeersrelaties



Analyse

Op basis van de ASVV (CROW, 2004) wordt gesteld dat binnen de bebouwde kom vaak niet kan worden voldaan aan de vereiste zichtafstanden, vanwege aanwezige bebouwing. Dit is niet per definitie een probleem, aangezien goed uitzicht kan leiden tot hoge snelheden. Bij toevoeging van nieuwe, potentieel zichtbelemmerende elementen, is het wel goed om de zichtsituatie te bepalen. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de maten voor stopzicht en oprijzicht zoals bepaald in de ASVV.

Stopzicht

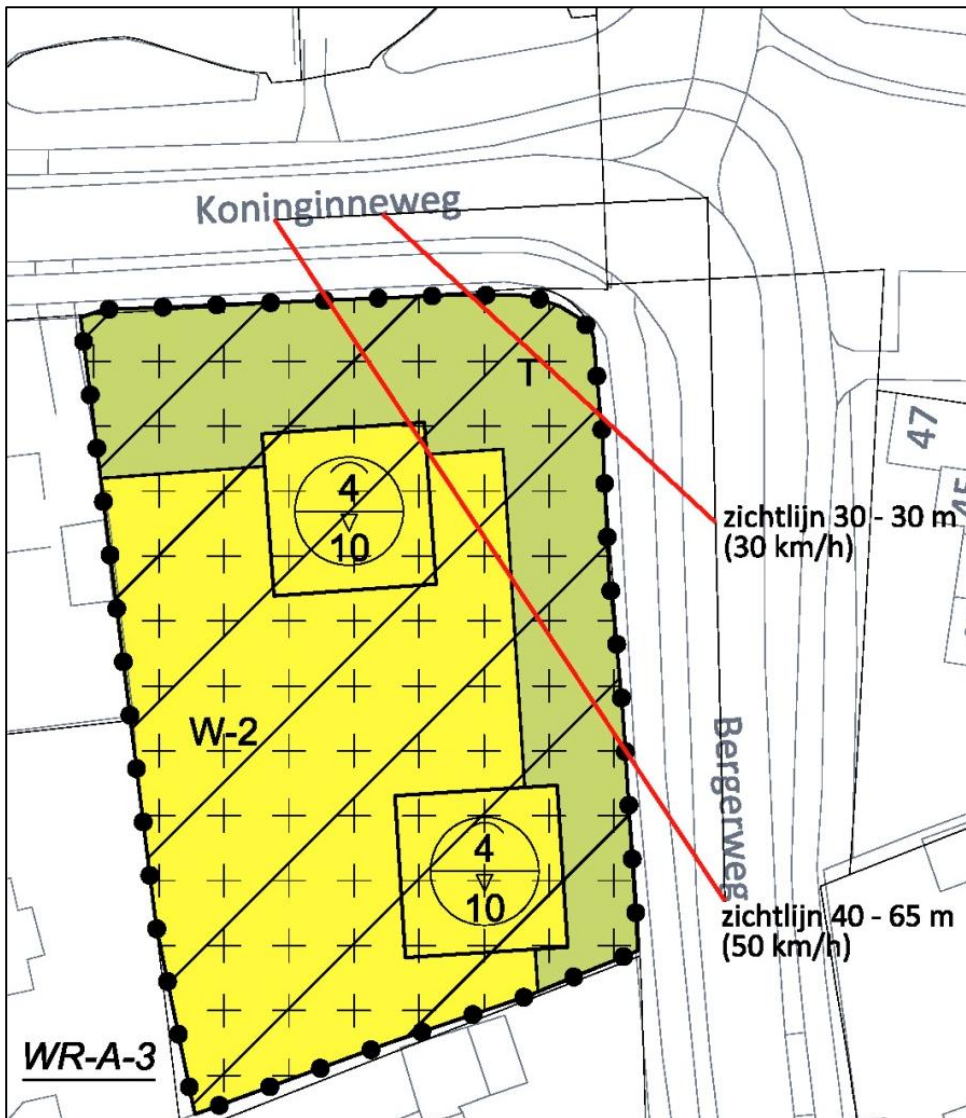
Stopzicht wordt gedefinieerd als het uitzicht dat voor een individuele bestuurder nodig is om zijn voertuig tijdig tot stilstand te brengen om voorrang te kunnen verlenen aan een conflicterende verkeersstroom. In onderhavige situatie is hiervan sprake in situatie 1 uit figuur 2. Afslaand verkeer naar de Joost Ivanghlaan moet tijdig kunnen anticiperen op aankomend verkeer vanaf de Koninginneweg-Zuid. In de ideale situatie bij 50 km/h dient een bestuurder op 40 m van het kruispunt uitzicht te hebben op 65 m weglengte van de te kruisen weg. Zoals uit figuur 3 blijkt, is deze zichthoek net niet beschikbaar. Veronderstelt mag echter worden dat voertuigen de betreffende bocht met een lagere rijsnelheid zullen naderen, zeker gezien het feit dat verkeer wil afslaan van de voorrangsweg. Uitgaande van 30 km/h dient een bestuurder op 30 m van het kruispunt uitzicht te hebben op 30 m weglengte van de te kruisen weg. Deze zichthoek is ruimschoots aanwezig voor het afslaan van verkeer naar de Joost Ivanghlaan. Voor het doorgaand verkeer op de Koninginneweg is het doorzicht minder van belang, omdat geen voorrang verleend hoeft te worden. Op basis van bovenstaande analyse blijkt echter dat ook deze

verkeersstromen voldoende onderling zicht hebben om op elkaar te kunnen anticiperen. Benadrukt wordt overigens dat veelvuldig kleinere zichthoeken voorkomen, wat op grond van de ASVV voor binnenstedelijke situaties niet als een probleem wordt gezien.

Oprijzicht

Het oprijzicht wordt gedefinieerd als het zicht dat noodzakelijk is voor een stilstaand voertuig dat een voorrangsweg op moet rijden. Dit kan van belang zijn voor voertuigen die op de Koninginneweg stilstaan om de Joost Ivanghlaan op te rijden. Het oprijzicht heeft altijd een beperktere omvang dan het stopzicht, omdat het voertuig reeds tot stilstand is gekomen. Op grond van de conclusie dat er voldoende stopzicht is, wordt zeker voorzien in voldoende oprijzicht.

Figuur 3 Zichtafstanden bij verschillende rijsnelheden, waarbij de zichtlijn van 50 km/h *net* over het bouwvlak valt. Bij 30 km/h is ruim voldoende zicht.



Conclusie

Geconcludeerd wordt dat op grond van de CROW-richtlijnen voorzien wordt in ruim voldoende uitzicht voor de diverse verkeersstromen, waardoor de individuele automobilist goed kan anticiperen op het overige verkeer. De realisatie van de woning leidt hierdoor niet tot een onacceptabele barrière in het uitzicht van het verkeer om de Koninginneweg en de Joost Ivanghweg. De verkeersveiligheidssituatie zal ter plaatse als gevolg van de realisatie van de woning niet significant wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.