



Quickscan N257 Heense Molen

Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant
Referentie: VER1802500-INFR1802370
Revisie: B
Datum: 13 februari 2018

Iv-Infra b.v.

Ingenieursbureau met Passie voor Techniek





Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding	4
1.2.	Onderzoeksgebied	4
1.3.	Aanpak	5
2	Huidige situatie	6
2.1.	Inrichting van de weg	6
2.1.1.	Snelheden en intensiteiten gemotoriseerd verkeer	6
2.1.2.	Snelheden	6
2.1.3.	Intensiteiten	8
2.1.4.	Toets weginrichting	9
2.1.5.	Oversteekbaarheid	10
2.2.	Ongevallen	11
2.3.	Locatiebezoek	12
3	Oplossingsrichtingen	16
3.1.	Conclusie quickscan	16
3.2.	Oplossingsrichtingen	17
4	Bijlagen	20
	Bijlage A: Beoordelingsschema N257	20



1 Inleiding

1.1. Aanleiding

Het buurtschap Heense Molen ligt aan de N257. De provinciale weg loopt door de bebouwde kom van Heense Molen, waarbij er sprake is van relatief veel doorgaand verkeer tussen westelijk Noord-Brabant en Zeeland en Goeree-Overflakkee. Naar aanleiding van klachten van bewoners van de Heense Molen, heeft Iv-Infra in opdracht van de Provincie Noord-Brabant in oktober 2018 een quickscan uitgevoerd.

1.2. Onderzoeksgebied

Voorliggende quickscan richt zich op de N257 binnen de bebouwde kom van Heense Molen. Zie figuur 1 en 2 voor de aanduiding van de locatie.



Figuur 1: De N257 vormt een belangrijke verbindingroute tussen Noord-Brabant en Zeeland/Goeree-Overflakkee



Figuur 2: Heense Molen met de komgrenzen

1.3. Aanpak

De aanpak van de quickscan is op hoofdlijnen als volgt:

- Toetsen van de huidige situatie aan:
 - o Weginrichting (aan de hand van een beoordelingsschema)
 - o Snelheden
 - o Intensiteiten
 - o Ongevallen
 - o Oversteekbaarheid
- Uitvoeren van een locatiebezoek.
- Beschrijving van de eventuele problemen en mogelijke oplossingsrichtingen.
- Advies ten aanzien van de te nemen maatregelen.

2 Huidige situatie

2.1. Inrichting van de weg

De N257 is een 2x1 gebiedsontsluitingsweg, die grotendeels buiten de bebouwde kom ligt. Buiten de bebouwde kom bedraagt de maximumsnelheid 80 km/u. Ter hoogte van de Heense Molen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Er is sprake van lintbebouwing. Er zijn weinig zijwegen aanwezig.

2.1.1. Snelheden en intensiteiten gemotoriseerd verkeer

Gedurende twee aaneengesloten weken is op twee locaties op de N257 met behulp van telslangen het verkeer geteld. Hierbij zijn de gereden snelheid, intensiteit en voertuigcategorieën gemeten. De tellingen zijn uitgevoerd in de periode van 2 oktober tot en met 14 oktober 2018. De periode ligt buiten de schoolvakanties, zodat een representatieve meting ontstaat. De telslangen zijn geplaatst op >70 meter binnen de komgrens, waarmee het verkeer voldoende tijd heeft gehad om de snelheid aan te passen. Telpunt 1 ligt nabij de westelijke komgrens, telpunt 2 nabij de oostelijke komgrens. In figuur 3 zijn de telpunten aangegeven.



Figuur 3: Ligging telpunten verkeerstelling oktober 2018

2.1.2. Snelheden

De tabellen 1 en 2 geven het gemiddelde aantal voertuigen dat een bepaalde snelheid rijdt op een werkdag weer. Tevens is de V85-waarde opgenomen. Bij het in kaart brengen van de gereden snelheid op de twee telpunten wordt uitgegaan van de V85-waarde. De V85-waarde geeft de snelheid die 85% van de voertuigen maximaal rijdt. De overige 15% van de voertuigen rijdt sneller dan de aangegeven waarde. In een optimale situatie ligt de V85 rond de maximumsnelheid. Dit betekent namelijk dat de natuurlijk gereden snelheid overeenkomt met de maximumsnelheid waarvoor de weg aangewezen en ingericht is.



Snelheid gemiddelde werkdag

	< 50 km/h		51-55 km/h		56-60 km/h		61-70 km/h		71-80 km/h		> 81 km/h		V85
Telpunt 1													
West naar oost	1942	48%	921	23%	578	14%	438	11%	102	3%	61	2%	64 km/h
Oost naar west	1435	35%	1308	32%	790	19%	428	11%	71	2%	44	1%	65 km/h
Totaal	3377	42%	2229	27%	1368	17%	866	11%	173	2%	105	1%	
Telpunt 2													
West naar oost	1334	32%	1321	32%	833	20%	494	12%	97	2%	65	2%	65 km/h
Oost naar west	1679	40%	1158	27%	699	17%	510	12%	114	3%	69	2%	66 km/h
Totaal	3013	36%	2479	30%	1532	18%	1004	12%	211	3%	134	2%	

Tabel 1: Snelheid N257 – gemiddelde werkdag (o.b.v. verkeerstelling oktober 2018)

Snelheid gemiddelde weekenddag

	< 50 km/h		51-55 km/h		56-60 km/h		61-70 km/h		71-80 km/h		> 81 km/h		V85
Telpunt 1													
West naar oost	1744	50%	821	24%	463	13%	332	10%	76	2%	47	1%	64 km/h
Oost naar west	1110	34%	1018	31%	668	20%	376	11%	73	2%	44	1%	65 km/h
Totaal	2854	42%	1839	27%	1131	17%	708	10%	149	2%	91	1%	
Telpunt 2													
West naar oost	1193	33%	1153	32%	724	20%	432	12%	84	2%	48	1%	66 km/h
Oost naar west	1190	35%	990	29%	636	19%	445	13%	101	3%	66	2%	67 km/h
Totaal	2383	34%	2143	30%	1360	19%	877	12%	185	3%	114	2%	

Tabel 2: Snelheid N257 – gemiddelde werkdag (o.b.v. verkeerstelling oktober 2018)

Uit de tabellen 1 en 2 blijkt dat de maximum toegestane snelheid van 50 km/u door een groot deel van de weggebruikers niet wordt nageleefd. Op zowel werkdagen als op weekenddagen ligt de V85 rond de 65 km/u. In de richting van oost naar west ligt de snelheid gemiddeld 1 km/u lager dan in de richting van west naar oost.



2.1.3. Intensiteiten

In tabel 3 zijn de gemeten intensiteiten uit de periode 2 oktober tot en met 14 oktober 2018 weergegeven.

Etmaalintensiteiten (mvt/etmaal)	Werkdag			Weekenddag		
	Oost naar west	West naar oost	Totaal	Oost naar west	West naar oost	Totaal
Telpunt 1	4077	4043	8120	3289	3483	6772
Telpunt 2	4230	4149	8379	3429	3628	7057

Tabel 3: Etmaalintensiteiten N257 (o.b.v. verkeerstelling oktober 2018)

Bij de etmaalintensiteiten in tabel 3 valt op dat de etmaalintensiteit tijdens weekenddagen relatief hoog is ten opzichte van de etmaalintensiteit tijdens werkdagen (ongeveer 25% lager). Dit zou het gevolg kunnen zijn van dagjesmensen die naar de kust rijden.

Tabel 4 geeft de intensiteiten in de drukste spitsuren op beide telpunten. Het drukste ochtendspitsuur ligt tussen 7:00 en 8:00 uur, het drukste avondspitsuur ligt tussen 17:00 en 18:00 uur. Hier valt op dat in de ochtendspits ongeveer 75% meer verkeer in oostelijke richting rijdt dan in westelijke richting. In de avondspits is dat omgekeerd.

Drukste spitsuren (mvt/uur)	Ochtendspits (07:00-08:00u)			Avondspits (17:00-18:00u)		
	Oost naar west	West naar oost	Totaal	Oost naar west	West naar oost	Totaal
Telpunt 1	235	410	645	479	275	764
Telpunt 2	243	422	665	491	280	771

Tabel 3: Intensiteiten drukste spitsuren N257 (o.b.v. verkeerstelling oktober 2018)



2.1.4. Toets weginrichting

In tabel 5 zijn de resultaten van de toetsingscriteria samengevat. Het uitgebreide quickscanformulier is terug te vinden in bijlage A.

Functie van de weg	
Aanwezigheid parallelweg	Voldoet
Plaats landbouwverkeer	Voldoet niet
Inhaalverbod	Voldoet niet
Erfaansluitingen	Voldoet
Aantal voldoet niet:	2 van 4 (50%)

Inrichting van de weg	
Rijstroken	Voldoet
Rijrichtingscheiding	Voldoet niet
Asmarkering	Voldoet niet
Kantmarkeing	Voldoet
Redresseerstrook	Voldoet
Openbare verlichting	Voldoet
Reflectorpaaltjes	Voldoet
Obstakelvrije zone	Voldoet
Aantal voldoet niet:	2 van 8 (25%)

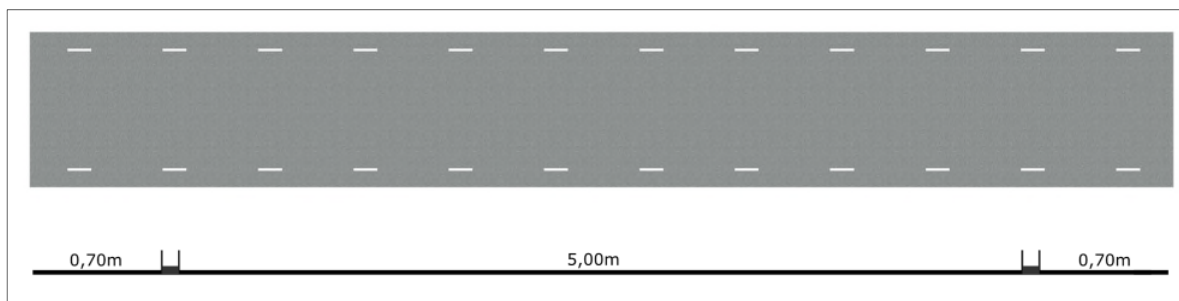
Gebruik van de weg	
<i>Intensiteit</i>	
Gemiddelde weekdagintensiteit (totaal)	7.583
Gemiddelde voertuigverdeling (licht / middel / zwaar)	85,1% / 7,0% / 7,9%
<i>Snelheid</i>	
V85-waarde	Voldoet niet
<i>Ongevallen (tussen 1 jan 2014 en 31 dec 2017)</i>	
Aantal ongevallen	4
Aantal slachtofferongevallen	0
Aantal dodelijke ongevallen	0

Tabel 5: Toets weginrichting

Dat de plaats van het landbouwverkeer niet voldoet, komt door de afwezigheid van een (volledige) parallelweg zoals vanuit de landelijke richtlijnen als wenselijk wordt geacht. In veel gevallen ontbreken parallelwegen echter in verband met de ruimtelijke beperkingen en/of impact van een dergelijke aanpassing. Omdat het landbouwverkeer binnen de voorliggende quickscan niet de aanleiding van de problemen vormt, wordt hier niet verder op ingegaan.



In figuur 4 is het dwarsprofiel van de hoofdrijbaan van de N256 in Heense Molen binnen de bebouwde kom weergegeven. Tussen de rijbaan en de redresseerstroken zijn 1-3 strepen als kantmarkering aangebracht.



Figuur 4: Dwarsprofiel N257 bibeko Heense Molen

2.1.5. Oversteekbaarheid

Met behulp van het de module 'oversteekbaarheid' in softwareprogramma Capacito is de oversteekbaarheid van de N257 berekend. Als maatgevende doelgroep is de (algemene) voetganger gebruikt. Er is uitgegaan van het oversteekpunt ter hoogte van Heense Molen. Als input zijn de volgende gegevens gebruikt:

- Breedte rijbaan: 6,5 meter
- Doelgroep: Voetgangers: algemeen
- Snelheid doelgroep: 1,0 meter per seconde
- Reactietijd doelgroep: 1 seconde
- Snelheid op de rijbaan: Tussen 60 en 75 km/h
- Intensiteiten op rijbaan: 770 mvt/uur (op basis van drukste uur)

Op basis van deze gegevens is een gemiddelde wachttijd van 13 seconden berekend. Dit wordt door Capacito gekwalificeerd als "slecht".

De oversteekbaarheid van een weg wordt mede bepaald door de oversteeklengte, de intensiteiten van het kruisende verkeer en de snelheid van het kruisende verkeer. Omdat de V85 66 km/h bedraagt, is de oversteekbaarheid berekend op een snelheid tussen de 60 en 75 km/h. Indien de maximum toegestane snelheid van 50 km/h daadwerkelijk zou worden nageleefd, zou dat positieve gevolgen hebben voor de oversteekbaarheid. De gemiddelde wachttijd blijft 13 seconden bedragen, maar deze wordt hier gekwalificeerd als "matig". Deze waarde ligt daarmee onder het wenselijk niveau, maar de oversteektijd is aanvaardbaar.

Oversteekbaarheid voor ouderen

Een deel van de klachten met betrekking tot de oversteekbaarheid komt vanuit ouderen. Daarom is de oversteekbaarheid ook voor deze doelgroep bepaald. Uitgaande van een reactietijd van 2 seconden en de huidige V85-snelheid, komt hier een gemiddelde wachttijd van 18 seconden uit, wat als "slecht" wordt gekwalificeerd. Deze kwalificatie verbetert niet wanneer de snelheid wordt teruggebracht naar 50 km/h.



Oversteekbaarheid voor fietsers vanuit stilstand

Wanneer de oversteekbaarheid voor "fietsers vanuit stilstand" wordt berekend, wordt door Capacito een maximale wachttijd van 3 seconden gegeven. Deze wachttijd kwalificeert Capacito als "goed". Hierbij wordt uitgegaan van de huidige V85 van 66km/h.

2.2. Ongevallen

Een ongevallenanalyse geeft inzicht in de objectieve onveiligheid op basis van geregistreerde ongevallen. Met behulp van het programma ViaStat is achterhaald hoeveel ongevallen zich hebben voorgedaan in de periode tussen 1 januari 2014 en 31 december 2017. De ongevallen van 2018 zijn op het moment van schrijven nog niet beschikbaar in Viastat.

#	Datum / tijd	Weers-omstandigheden	Type ongeval	Toedracht	Botspartners	Aard
1	Zaterdag 19-08-2017 / 0:10 uur	Onbekend	UMS	Alcoholgebruik	Auto / auto	Onbekend
2	Maandag 19-12-2016 / 16:11 uur	Onbekend	Onbekend	Onbekend	Bestelauto	Onbekend
3	Zondag 26-07-2017 / 16:35 uur	Droog	UMS	Onbekend	Trekker / vrachtauto	Frontale botsing
4	Zondag 26-11-2017 / 18:05 uur	Sneeuw / hagel	UMS	Alcoholgebruik	Bestelauto	Onbekend

Tabel 6: Ongevallen uit ongevalldata uit ViaStat

In de periode tussen 1 januari 2014 en 31 december 2017 hebben op de N257 ter hoogte van Heense Molen in totaal vier (geregistreerde) ongevallen plaatsgevonden. Alle ongevallen betroffen UMS-ongevallen (uitsluitend materiële schade). Bij twee van de vier ongevallen was sprake van overmatig alcoholgebruik. Van de andere twee ongevallen is de toedracht onbekend, waardoor geen uitspraken kunnen worden gedaan over de aanleiding van de ongevallen.



Figuur 4: Kaart met ongevallocaties



2.3. Locatiebezoek

Op 9 oktober 2018 heeft een locatiebezoek plaatsgevonden. Hierbij is de inrichting van het wegvak beoordeeld en is het verkeersgedrag geobserveerd. De belangrijkste bevindingen zijn hierna puntsgewijs weergegeven.

Hoofdrijbaan N257

- De N257 in Heense Molen is een voorrangsweg met daarop hoofdzakelijk doorgaand verkeer. Omdat er relatief weinig verkeer afslaat of bijkomt binnen de kern, ontbreekt de noodzaak om af te remmen. Verkeer is hierdoor minder geneigd de snelheid aan te passen.
- Er ontbreekt een scheidingsstreep, zie figuur 5. De richtlijnen van het CROW schrijven voor dat op gebiedsontsluitingswegen een fysieke rijrichtingscheiding wordt toegepast of scheidingsstrepen als alternatief.
- De gehele rijbaan oogt breed, wat niet past bij een snelheidsregime van 50 km/h.
- De kantstrepen bestaan uit 3-1 strepen. De richtlijnen van het CROW schrijven voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h) 3-3 markering voor.



Figuur 5 Wegbeeld de bebouwde kom

- Ongeveer de helft van de woningen aan de noordzijde van de weg ontsluit direct via de hoofdrijbaan. De overige woningen zijn ontsloten via parallelwegen. De variatie hierin zorgt voor een rommelig wegbeeld.

- Er zijn twee stroken van +/- 50 meter aan de zuidzijde van de weg binnen de bebouwde kom aangebracht, zie figuur 6. Deze functioneren als parkeerstrook. Parkeerstroken langs gebiedsontsluitingswegen zijn onwenselijk volgens de richtlijnen.



Figuur 6 (Parkeer)stroken binnen de bebouwde kom

- Het fietspad aan de noordzijde is in zowel grijs als rode tegels uitgevoerd. Dit geeft een rommelig wegbeeld, zie figuur 7.



Figuur 7 Kleurvariatie in de fietspadverharding

- Ter hoogte van de molen staat een bord B1 dubbel. Deze is overbodig.
- De voorwaarschuwingen op de parallelbaan (B6 met onderbord '100m') zijn overbodig. De inrichting en de borden B6 in combinatie met haaiantanden zijn voldoende duidelijk.



- Er zijn twee permanente DSI's geplaatst op de komgrenzen. Door een bewoner is aangegeven dat de DSI's niet goed leesbaar zijn wanneer de zon er schuin op staat.
- Op de komgrens staan borden 'einde 50'. Deze zijn overbodig, omdat einde komgrens al betekent dat er een maximumsnelheid van 80 km/h geldt.
- De houten geleiderail ter hoogte van de oostelijk komgrens ontnemt het zicht van autobestuurders die vanuit naastliggende inritten de rijbaan op willen rijden. Zie figuur 8.



Figuur 8 Geleiderails nabij de oostelijke komgrens

Kruispunt N257 – Heense Molenweg

- De zuidelijke tak van het kruispunt bestaat uit twee aansluitingen op de kruising/N257, zowel de Heense Molenweg (parallelbaan zuid) en de Princeweg sluiten aan op het kruispunt. Dit kan tot onduidelijke en onoverzichtelijke verkeerssituaties leiden, zie figuur 9.



Figuur 9 Inrichting kruispunt N257 – Heense Molenweg met aanduiding reclameborden



- Komende vanuit de Heense Molenweg wordt het zicht op de N257 beperkt door diverse reclameborden, containers en elektriciteitskasten. Zie figuur 10.
- Op de Heense Molenweg (noord) begint een zone 30. Bij het verlaten van de zone 30 richting de N257 wordt het bord zone 30 opgevolgd door een bord A1-50 (50 km/h) vlak voor de kruising. Deze is overbodig.



Figuur 10 Zichtbeperkende obstakels kruising N257 – Heense Molenweg



3 Oplossingsrichtingen

3.1. Conclusie quickscan

Op basis van de uitgevoerde quickscan zijn onderstaand de conclusies en bevindingen beschreven.

- De snelheid ligt met een V85 van 66 km/h te hoog. 32% van de voertuigen overschrijdt de maximum toegestane snelheid.
 - De oorzaak van de te hoge snelheid is hoofdzakelijk te herleiden naar de functie van de weg. De weg dient namelijk als verbinding-/ontsluitingsweg tussen de A5 en de N59. Een dergelijk weg past niet binnen een kern met een woonfunctie. (aandachtspunt A)
 - Gemotoriseerd verkeer dient conform de geldende maximumsnelheid af te remmen omdat het zich binnen de bebouwde kom begeeft, maar wordt fysiek slechts beperkt gestimuleerd om de snelheid daadwerkelijk aan te passen. (aandachtspunt B)
 - De opbouw, uitstraling en het profiel van de weg is anders dan de weg buiten de bebouwde kom. De weg oogt binnen de bebouwde kom echter nog steeds breed, waardoor het doorgaande karakter en de bijbehorende snelheid blijven behouden. (aandachtspunt C)
- De intensiteit in combinatie met de snelheid zorgt voor een slechte oversteekbaarheid voor voetgangers (aandachtspunt D). Naar verwachting is het aantal oversteekbewegingen onder voetgangers op de onderzoeklocatie echter klein, gezien de afwezigheid van voetpaden en logische looproutes. De oversteekbaarheid voor fietsers vanuit stilstand is goed. Het terugbrengen van de V85 komt de oversteekbaarheid ten goede.
- Overige bevindingen:
 - De enige kruising binnen de bebouwde kom N257- Heense Molenweg/Princeweg is onduidelijk ingericht. Dit komt hoofdzakelijk door de dubbele aantakking aan de zuidzijde. Deze inrichting zorgt voor een onduidelijke en onoverzichtelijke verkeerssituatie. (aandachtspunt E)
 - Het zicht op de N257 komende vanaf de Heense Molenweg wordt beperkt door een aantal reclameborden en een elektrakast. (aandachtspunt F)
 - De houten geleiderail aan de noordkant ontnemt voor enkele inritten het zicht op verkeer op de N257. (aandachtspunt G)
 - Binnen de kom staan op diverse plaatsen overbodige verkeersborden. Deze maken de verkeerssituatie onnodig onoverzichtelijk. (aandachtspunt H)



3.2. Oplossingsrichtingen

Voor ieder aandachtspunt zijn in deze paragraaf één of meerdere oplossingsrichtingen aangegeven. Daarbij is aangegeven of het oplossing voor de korte of lange termijn betreft. De huidige inrichting stamt uit 2014.

Aandachtspunt A:

Idealiter gezien zou de woonfunctie gescheiden moeten worden van de doorgaande verkeersfunctie van de N257.

- Oplossingsrichting (grootschalig): Omleiding doorgaand verkeer. Dat betekent dat het verkeer om de kern zou moeten worden geleid middels een randweg. Door de lintbebouwing op het dijkprofiel is er onvoldoende ruimte om het verkeer binnen de beschikbare openbare ruimte te scheiden.

Aandachtspunt B:

Om de snelheid te verlagen zijn fysieke snelheidsremmers denkbaar.

- Oplossingsrichting (grootschalig): De asverspringingen op de komgrenzen verder uitbuigen. Hiermee wordt een groter contrast tussen binnen en buiten de bebouwde kom gerealiseerd. Automobilisten worden gedwongen hun snelheid aan te passen.

In de huidige situatie zijn DSI's geplaatst op de komgrenzen om verkeer te attenderen op de snelheid. De DSI's staan daarmee precies op het punt tussen twee maximum toegestane snelheden (80 km/h en 50 km/h). De displays tonen de snelheid wanneer het verkeer nog buiten de kom rijdt, wat mogelijk verwarrend werkt.

- Oplossingsrichting (kleinschalig): DSI's verplaatsen naar binnen de kom, waar een maximum toegestane snelheid van 50 km/h geldt.

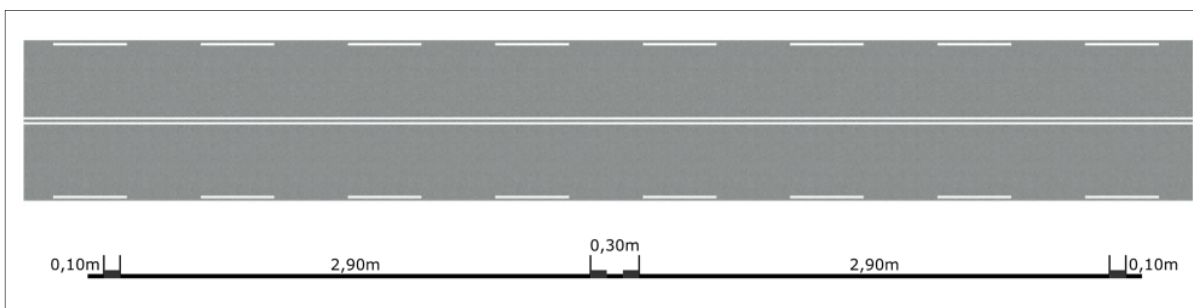
Om de weg optisch te versmallen, en daarmee de snelheid omlaag te brengen, kunnen verticale elementen worden toegepast, zoals bomen en hagen.

- Oplossingsrichting (kleinschalig): Plaatsen hagen op de rijbaanscheiding tussen de rijbaan en het fietspad. Per locatie dient rekening te worden gehouden met het de zichtlijnen vanuit inritten. Naar deze locaties dient nader onderzoek te worden gedaan.

Aandachtspunt C:

Om de inrichting van de weg aan te laten sluiten bij de maximumsnelheid kan een aantal maatregelen worden genomen. Hiermee wordt de geloofwaardigheid van de weg verbeterd.

- Oplossingsrichting (grootschalig): Aanbrengen asmarkering en aanpassen kantmarkering. Hiermee wordt de rijbaan optisch versmald en is er meer aandacht voor de plek op de weg. Figuur 11 geeft het minimale profiel weer met markering (3-3) conform de richtlijnen.



Figuur 11 Minimaal profiel conform richtlijnen



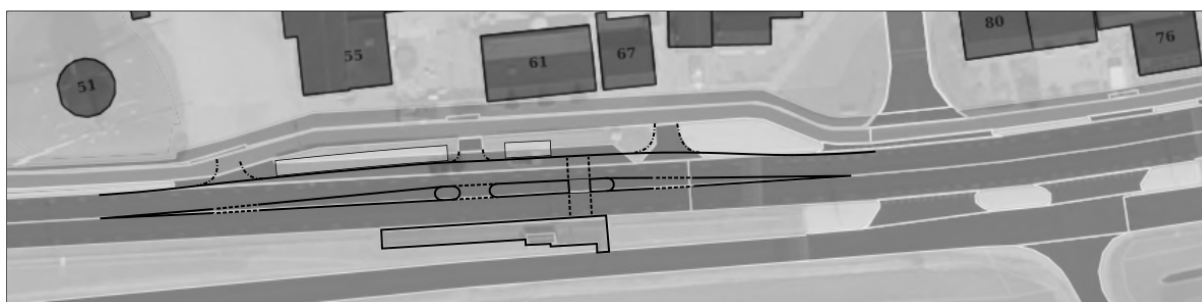
Vanwege het grote aantal inritten kan gekozen zal voor een groot gedeelte van de weg een onderbroken markering nodig zijn. De exacte vormgeving dient nader te worden bepaald.

- Oplossingsrichting (grootschalig): fietspaden eenduidig in rode verharding uitvoeren, eventueel verhoogd ten opzichte van de hoofdrijbaan. Hiermee wordt het duidelijker dat er meerdere modaliteiten gebruik maken van de weg. De kleurstelling draagt tevens bij aan het beeld van een woonomgeving.

Aandachtspunt D:

De oversteekbaarheid wordt beter indien de daadwerkelijk gereden snelheid van het doorgaande verkeer op de N257 lager wordt. Dit kan worden bereikt door bovengenoemde aandachtspunten. Daarnaast kan er op een centraal punt een oversteeklocatie voor langzaam verkeer worden aangebracht.

- Oplossingsrichting (grootschalig): Een gefaseerde oversteek mogelijk maken door het aanbrengen van een middengeleider, zie figuur 12. Hierdoor ontstaat een goede oversteekbaarheid. De behoefte aan een oversteekplaats zal op of nabij de kruising met de Heense Molenweg zijn. Dit vanwege de samenkomst van meerdere (langzaam) verkeerstromen en de aanwezigheid van bushaltes aan weerszijden van de weg. Een alternatieve locatie is ter hoogte van de kruising N257-Molenweg ten westen van Heense Molen, omdat deze verbinding door scholieren wordt gebruikt. De oversteekbaarheid van deze locatie zal theoretisch echter slechter dan binnen de kom, vanwege de hogere snelheid. Deze locatie valt buiten de scope van dit onderzoek, en zal indien wenselijk nader onderzocht moeten worden.



Figuur 12 Mogelijke inpassing middengeleider

Aandachtspunt E:

De kruising N257 – Heense Molenweg is qua rijrichtingen onduidelijk en onoverzichtelijk ingericht.

- Oplossingsrichting (grootschalig): aanpassen van de kruising door een enkele aansluiting te maken op de zuidelijke tak. Bij voorkeur is dit de meest westelijk aansluiting. Deze ingreep zal mogelijk effecten met zich meebrengen ten aanzien van de manoeuvreerruimte/draaicirkels voor grote voertuigen. Het bepalen van de mogelijkheden en de exacte kruispuntvorm dienen nader onderzocht te worden.



Aandachtspunt F:

Door vrij zicht te behouden op de rijbaan heeft invoegend verkeer op de N257 meer tijd en mogelijkheden om veilig in te voegen. Hierdoor ontstaan minder risicovolle situaties.

- Oplossingsrichting (kleinschalig): Elektrakast verder van de rijbaan af plaatsen. Dit kan mogelijk binnen het groenveldje waar deze nu op staat. De mogelijkheden van het verplaatsen van de elektrakast zullen echter nader moeten worden onderzocht.
- Oplossingsrichting (kleinschalig): Reclameborden verwijderen of verplaatsen. De reclameborden kunnen mogelijk verder van de rijbaan/kruising worden geplaatst. Een andere mogelijkheid is om de vorm aan te passen, zodat deze eventueel als onderdeel van de lokale/toeristische bewegwijzering kan worden geplaatst.

Aandachtspunt G:

Om het verkeer beter zichtbaar te maken voor voertuigen die uit inritten komen dienen de zichtlijnen te worden verbeterd.

- Oplossingsrichting (kleinschalig): de houten geleiderail verplaatsen of zodanig uit te voeren dat de koplampen van het aanrijdend verkeer goed zichtbaar zijn.
- Oplossingsrichting (kleinschalig): indien het bij individueel geval blijft, kan worden gedacht aan een verkeersspiegel. Nadelig hieraan is dat dit het risico van schijnveiligheid met zich meebrengt.
- Oplossingsrichting (kleinschalig - grootschalig): Geleiderails verwijderen of vervangen door haag. Geleiderails worden in beginsel niet toegepast binnen de bebouwde kom. Uitzonderingen zijn gevaarlijke of onoverzichtelijke bochten. Daar is hier echter geen sprake van. Dit kan mogelijk als onderbouwing dienen om de geleiderails (gedeeltelijk) te verwijderen.

Aandachtspunt H:

Een overdaad aan borden kan zorgen voor een onoverzichtelijke verkeerssituatie.

- Oplossingsrichting (kleinschalig): Verwijderen borden die als overbodig kunnen worden geclassificeerd (zie paragraaf 2.3).



4 Bijlagen

Bijlage A: Beoordelingsschema N257

Wegnummer	N257					
Type	GOW, type II, Bibeko					
Functie van de weg						
	<i>Gewenst</i>	<i>Minimaal</i>	<i>Huidig</i>	<i>Oordeel</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Termijn</i>
Aanwezigheid parallelweg	Ja	Nee	Gedeeltelijk	Voldoet		
Plaats landbouwerkeer	Op parallelvoorziening	Op rijbaan, mits compenserende maatregel (bijv. passeerhavens)	Op rijbaan, zonder compenserende maatregel	Voldoet niet		
Inhaalverbod	Algemeen inhaalverbod	Inhalen landbouwerkeer toegestaan	Niet aanwezig Aanwezig, matig	Voldoet niet		
Erfaansluitingen	Geen	Alleen bij goed rij- en stopzicht	Zicht door bomen	Voldoet niet		
Inrichting van de weg						
	<i>Gewenst</i>	<i>Minimaal</i>	<i>Huidig</i>	<i>Oordeel</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Termijn</i>
Rijstroken	2x1	2x1	2x1	Voldoet		
Rijrichtingscheiding	Fysiek aanwezig	Ononderbroken asmarkering	Niet aanwezig	Voldoet niet		
Asmarkering	Dubbel ononderbroken	Dubbel ononderbroken	Niet aanwezig	Voldoet niet		
Kantmarkeering	Ja, onderbroken	Ja, onderbroken	Ja, onderbroken (1-1)	Voldoet		
Redresseerstrook			Aanwezig	Voldoet		
Openbare verlichting	Bij gevaarpunten en discontinuïteiten	Bij gevaarpunten en discontinuïteiten	Aanwezig elke 40 m	Voldoet		
Reflectorpaaltjes	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig, eenzijdig	Voldoet		
Obstakelvrije zone	6,0 m (uit binnenkant kantstreep)	4,5 m (uit binnenkant kantstreep), obstakels binnen obstakelvrije zone dienen botsveilig gemaakt of afgeschermd te worden	> 4,5 m	Voldoet		
Gebruik van de weg						
	<i>Provinciaal gemiddelde</i>	<i>Huidig</i>				
Gemiddelde weekdagintensiteit (richting 1)	5.000		3750			
Gemiddelde weekdagintensiteit (richting 2)	5.000		3700			
Gemiddelde weekdagintensiteit (totaal)	10.000		3725			
Voertuigverdeling	<i>Licht</i>	<i>Middel</i>	<i>Zwaar</i>			
Percentage verkeer (richting 1)	84%		7%	9%		
Percentage verkeer (richting 2)	83%		8%	9%		
Snelheid	<i>Richting 1</i>	<i>Richting 2</i>				
V85 weekdag (richting 1)	64 km/h	66 km/h				
V85 weekdag (richting 2)	65 km/h	66 km/h				
V85 weekdag (totaal)	65 km/h	66 km/h				
Handhaving						
	<i>Huidig</i>	<i>Score</i>				
Percentage snelheidsovertreders (geldende maximum snelheid + 7 voor wegen van 50, 60 en 80 km/uur, +8 voor 100 km/uur)	32%	6				
Aantal ongevallen (laatste 3 jaren)	4	0				Opmerking: is > 56 km/h (> 57 km/h is niet beschikbaar)
Aantal slachtofferongevallen (laatste 3 jaren)	0	0				
Aantal dodelijke ongevallen (laatste 3 jaren)	0	0				
Totaalscore OM t.b.v. 'eisen plaatsing flitspaal' *		6				

*locatie komt in aanmerking voor een flitspaal wanneer de totaalscore 8 of meer is