

ANALYSE VSGS 17 TRAJECTEN GEMEENTE LANGEDIJK

1.1 Inleiding

De inrichting van een weg dient zodanig te zijn dat alle weggebruikers zich veilig kunnen voortbewegen en daarnaast dat weggebruikers herkennen welke gedrag er van hen wordt verwacht. De weginrichting moet dus naast *veilig* ook *geloofwaardig* zijn. De weg is uiteindelijk zo ingericht dat het gedrag van weggebruikers aansluit op dat wat de wegbeheerder wil wat betreft de snelheidslimiet. Voor weggebruikers moet het uiteindelijk ook veilig zijn om zich te verplaatsen binnen de weginrichting.

De gemeente Langedijk heeft 17 trajecten geselecteerd waar de inrichting van de weg en de snelheidslimiet en/of gereden snelheden niet in overeenstemming zijn met elkaar. Aan VIA.nl is gevraagd om de veiligheid en geloofwaardigheid van de huidige inrichting in beeld te brengen.

1.2 Werkwijze

De toets richt zich op het in beeld brengen van de veiligheid en geloofwaardigheid van de weginrichting ten opzichte van de snelheidslimiet en de werkelijk gereden snelheden. Om deze vraag te beantwoorden is aangesloten op de SWOV-methode 'Veilige Snelheden & Geloofwaardige Snelheidslimieten' (VSGS). Input voor deze methode zijn de kenmerken van de weg en zijn omgeving (wegbeeld).

Op basis van een inventarisatie op locatie is inzicht verkregen in de wegbeelden van de onderzoekstrajecten. Bij de verdere probleemanalyse is vervolgens niet alleen gebruik gemaakt van de methode VSGS maar is ook gekeken naar het ongevallen- en snelheidsbeeld. Al deze data is per traject weergegeven in een overzichtelijke factsheet. Op de factsheets is achtereenvolgens ingegaan op:

- » *de verkeersongevallen*. Een beknopte ongevallenanalyse geeft inzicht in mogelijke verkeersonveiligheid al dan niet in relatie tot de weginrichting en het snelheidsbeeld. Wanneer een relatie gelegd kan worden tussen het ongevallenbeeld en de weginrichting in combinatie met een mogelijke snelheidsproblematiek, geeft dit een indicatie van de ernst van deze problematiek;
- » *de snelheidsgegevens*. Informatie over de gereden snelheid geeft inzicht in de mogelijke onveiligheid door te hoge snelheden, wat tevens een beeld geeft van de geloofwaardigheid van de weginrichting;
- » *een beoordeling van inrichtingskenmerken op een veilige snelheid*. Deze beoordeling geeft inzicht in de veiligheid van de weginrichting op basis van de geldende snelheidslimiet;
- » *een beoordeling van inrichtingskenmerken op een geloofwaardige snelheidslimiet*. Deze beoordeling geeft inzicht in de mate van overeenstemming tussen de geldende snelheidslimiet en de inrichting van de weg.

1.3 Toelichting onderdelen factsheet

De resultaten van de probleemanalyse per traject zijn opgenomen in een factsheet in paragraaf 1.4. Hieronder is voor elk onderdeel van de factsheet een nadere toelichting gegeven.

Kaart en ongevallen

Elk traject is op kaart afgebeeld. Wanneer nodig (bijvoorbeeld op basis van afwijkende snelheidslimieten of sterke afwijkingen in de weginrichting) is het traject ingedeeld in verschillende deeltrajecten. Daarnaast zijn, waar mogelijk, intensiteitsgegevens opgenomen¹.

De ongevallenanalyse heeft plaatsgevonden op basis van de geregistreerde ongevallen over de periode 2006-2010. Alleen de ongevallen waarvan de exacte locatie bekend is, zijn hierbij meegenomen. Voor 2010 zijn ook de zogenaamde meldkamerongevallen in het ongevallenbestand meegenomen (ook uitsluitend als hiervan de exacte locatie bekend is). Op de kaart is weergegeven:

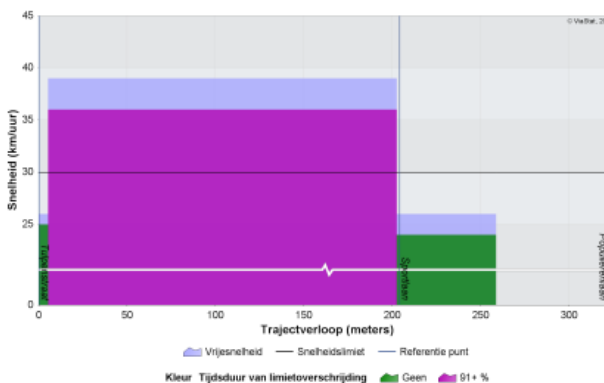
- » de ongevallocatie, waarbij de omvang van de bol een maat is voor het aantal ongevallen dat heeft plaatsgevonden. Het cijfer bij elke ongevallocatie geeft het totaal aantal geregistreerde ongevallen exact weer;
- » de afloop van de ongevallen. Door middel van een kleurstelling is onderscheid gemaakt tussen slachtofferongevallen en ongevallen met uitsluitend materiële schade.

Daarnaast zijn geconstateerde opvallendheden van ongevaleigenschappen in de factsheet opgenomen. Hierbij is gekeken naar het type ongevallen (kruispunt- of wegvakongeval), de kenmerken van de weggebruikers en de toedracht van de ongevallen.

Analyse gereden snelheden

Bij de analyse gericht op snelheid is gebruik gemaakt van de ViaStat Speed Profiles.

Hiernaast is een voorbeeld opgenomen van een snelheidsgrafiek uit de factsheet. Hiermee is beoordeeld in hoeverre er sprake is van een (structureel) snelheidsprobleem. Hieronder is te zien welke informatie uit de grafiek is af te lezen.



Toelichting

- » het trajectverloop met een onderscheid naar *rijrichting*. Voor elke rijrichting is een aparte grafiek opgenomen;
- » *de snelheidslimiet*;
- » *de vrijesnelheid*: de vrije snelheid is de gemiddelde snelheid in de nacht (van 21 tot 4 uur), in de meeste gevallen de hoogst gereden snelheid op de dag;

¹ Bron: gegevens uit reguliere verkeerstellingen op www.basec.nl

- » de *gemiddelde snelheid*: de gemiddelde snelheid is gebaseerd op de gekozen tijdsperiode van 24 uur (werkdagemaal);
- » *limietoverschrijding*: er is sprake van een limietoverschrijding wanneer de gemiddelde snelheid hoger is dan geldende limiet;
- » *tijdsduur van limietoverschrijding*: hiermee wordt aangegeven in hoeverre er gedurende de gehele dag sprake is van een snelheidsoverschrijding. Het percentage betreft de procentuele tijd van een etmaal. Een tijdsduur van 50% betekent dus dat ongeveer 12 uur van de dag harder wordt gereden dan de snelheidslimiet.

Analyse inrichtingskenmerken VSGS

De analyse van weg- en omgevingskenmerken geeft inzicht in hoeverre trajecten (of deeltrajecten) veilig en geloofwaardig zijn ingericht. In de factsheet is steeds per inrichtingskenmerk aangegeven welke limiet daarbij veilig ofwel geloofwaardig is (in km/uur). Uit de vergelijking met de huidige snelheidslimiet kan vervolgens worden bepaald of deze veilig is in vergelijking met de weginrichting en of deze geloofwaardig is naar de weggebruiker. In de onderstaande tabel is aangegeven welke wegkenmerken invloed hebben op een veilige snelheid en welke kenmerken richting geven aan de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet².

Veilige snelheid	Geloofwaardige snelheidslimiet
Type rijrichtingscheiding	Wegbreedte
Aanwezigheid en type (brom)fietsvoorziening	Rechtstand van de weg (afstand tussen bochten, snelheidsremmers en/of kruispunten)
Aanwezigheid voetgangersvoorziening	Aanwezigheid snelheidsremmende maatregelen
Omvang van obstakelvrije zone	Openheid van de omgeving
Parkeervorm	Type wegverharding
Aanwezigheid en type erfaansluitingen (uitritten)	
Het type bermverharding (alleen van toepassing buiten de bebouwde kom)	
Aanwezigheid en type geslotenverklaring (alleen van toepassing buiten de bebouwde kom)	

Conclusies

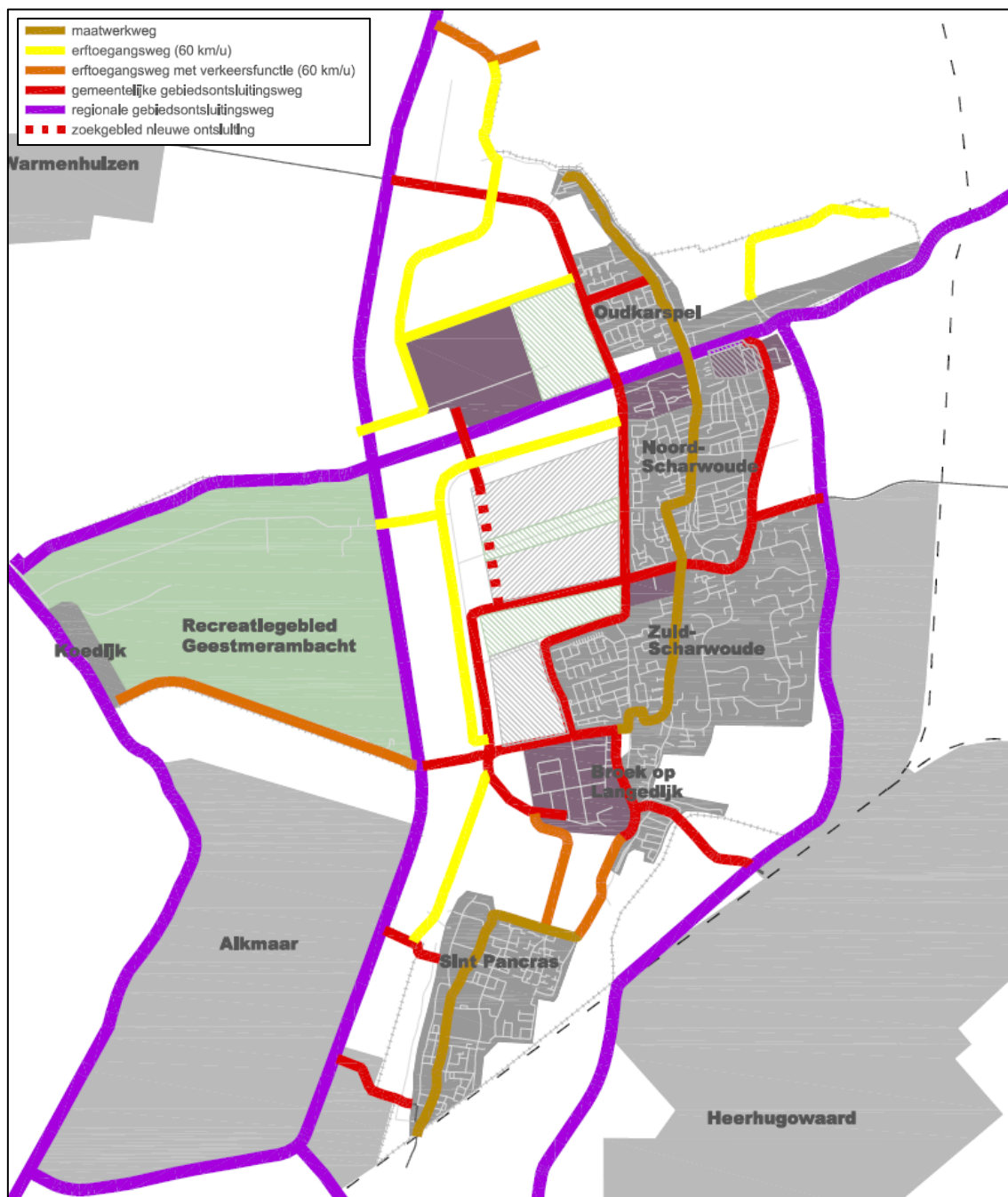
Steeds zijn per bovenstaand toetsingsonderdeel puntsgewijs de conclusies geformuleerd. Op basis de gegevens in de factsheets is een korte conclusie geformuleerd, waarbij is aangegeven is of:

- » de huidige weginrichting past bij de ingestelde snelheidslimiet, zowel vanuit veiligheid als vanuit geloofwaardigheid;
- » de weginrichting leidt tot meetbare onveiligheid op basis van de ongevalgegevens en de snelheidsinformatie.

In paragraaf 1.5 is een tabel opgenomen waarin samenvattend de problematiek op elk traject is benoemd, gevolgd door een beknopt maatregelvoorstel.

² Bron: SWOV, 2007

Overzichtskaart wegcategorisering gemeente Langedijk³



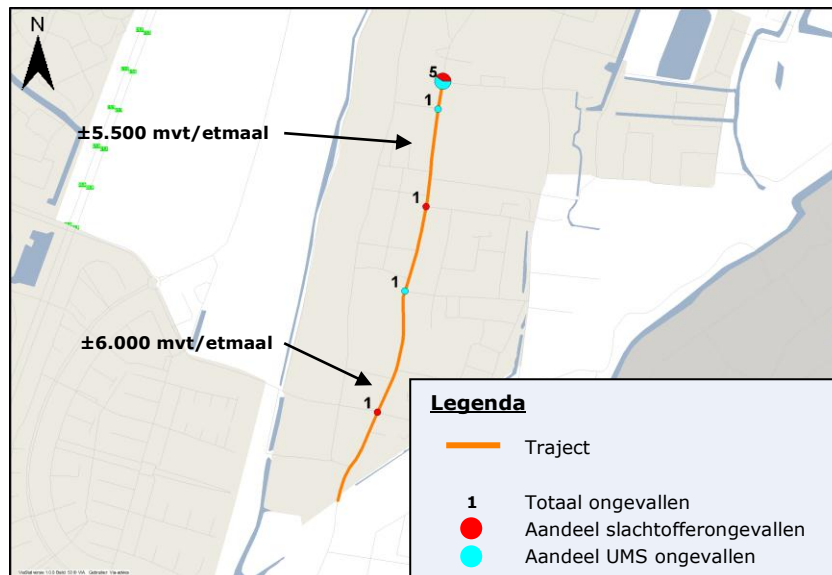
³ Verkeer- en vervoerplan Langedijk 2008-2018

Traject 1: Bovenweg (Sint Pancras)

Locatie: tussen de komgrens (zuid) en de Vinkenlaan (noord)
Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtskaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

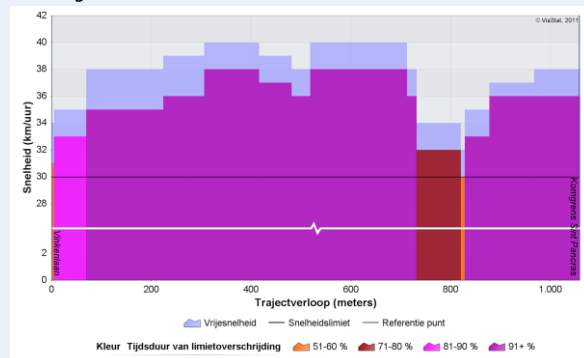


Opvallendheden ongevallen

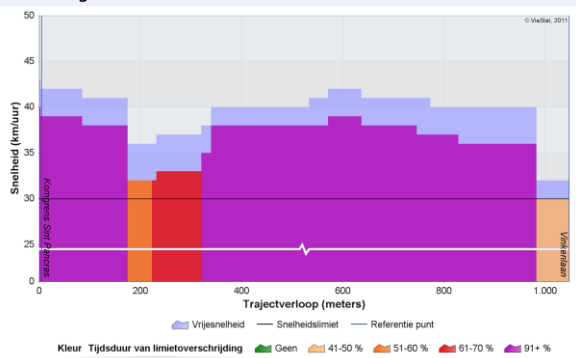
- » alle ongevallen (100%) vinden plaats op kruispunten;
- » 5 van de 9 ongevallen (56%) vinden plaats tussen gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsers;
- » 4 van de 9 ongevallen (44%) komen voort uit het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting noord-zuid



Richting zuid-noord




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Rijrichtingscheiding	50 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	30 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur
Parkeervorm	30 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Wegbreedte	50 km/uur
Rechtstand	30 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	30 / 50 km/uur
Openheid omgeving	30 km/uur
Verharding	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het traject vinden relatief veel ongevallen plaats op het kruispunt Bovenweg – Vinkenlaan. Mogelijke oorzaak hiervoor is de afwijkende voorrangssituatie (gelijkwaardig kruispunt) ten opzichte van de voorrangregeling op de andere kruispunten op het traject (allen voorrangskruispunten).
- » Op vrijwel het gehele traject wordt gedurende de hele dag harder gereden dan de maximum snelheid (tot ongeveer 10 km/uur te hard). Alleen ter hoogte van de kruispunten met de Kruissloot en met de Vinkenlaan is, met name, de hoogte van snelheidsoverschreiding beperkt. Hier zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen.
- » Met name doordat op het traject voorzieningen voor het langzaam verkeer ontbreken en omdat op de rijbaan geparkeerd dient te worden, is de snelheidslimiet van 30 km/uur uit verkeersveiligheidsoverwegingen gewenst. Op een groot deel van het traject voldoet de inrichting van de weg aan een geloofwaardig wegbeeld in relatie tot de maximum snelheid. Op het traject is het aantal snelheidsremmers echter beperkt. Dit leidt vermoedelijk tot harder rijden dan de toegestane maximum snelheid. De inrichting van de meeste kruispunten als voorrangskruispunt draagt hier ook aan bij.

Op vrijwel het gehele traject wordt harder gereden dan de maximum snelheid van 30 km/uur. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat de weginrichting niet aansluit bij de ingestelde snelheidslimiet. De ongevallenconcentratie op het kruispunt Bovenweg – Vinkenlaan is niet gerelateerd aan de snelheidsoverschreiding. Op dit kruispunt wordt de snelheidslimiet beter nageleefd.

Advies

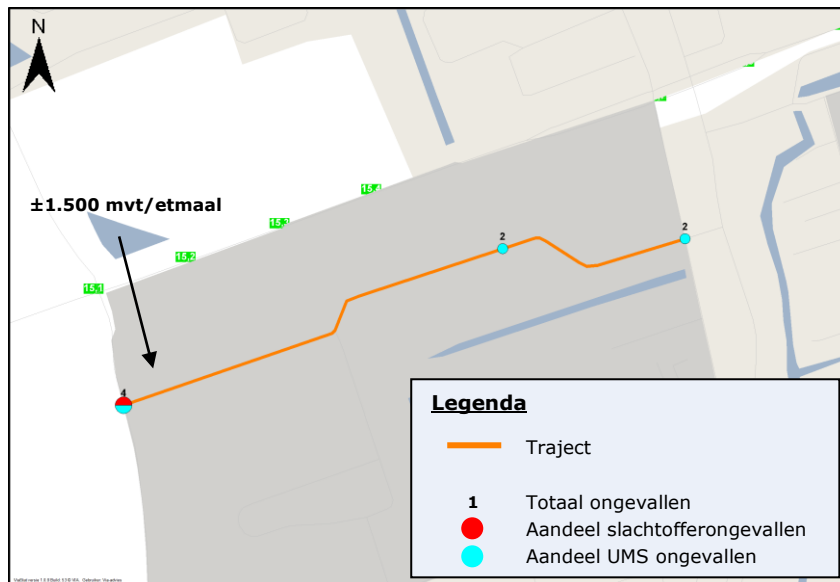
De weg is door de gemeente toegedeeld als 'maatwerkweg'. De weg heeft een ontsluitende functie, maar is ook onderdeel van een verblijfsgebied. Een limiet van 30 km/uur is gewenst en de weginrichting wordt afgestemd op de specifieke omstandigheden.

Traject 2: De Mossel (Noord-Scharwoude)

Locatie: tussen de Westelijke Randweg en de Voorburggracht
Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtsk kaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

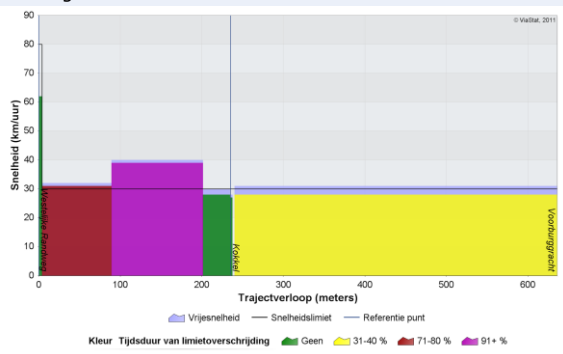


Opvallendheden ongevallen

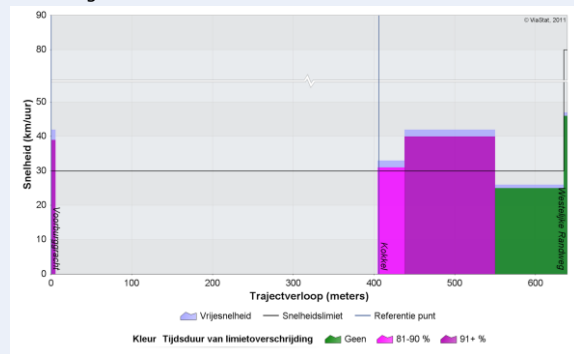
- 6 van de 8 ongevallen (75%) vinden plaats op kruispunten;
- 6 van de 8 ongevallen (75%) vinden plaats tussen gemotoriseerd verkeer onderling;
- 5 van de 8 ongevallen (63%) betreffen flankongevallen met als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting west-oost



Richting oost-west




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Rijrichtingscheiding	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	30 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur
Parkeervorm	30 km/uur
Aanwezigheid uitritten	30 km/uur
Bermverharding	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Wegbreedte	50 km/uur
Rechtstand	30 / 50 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur
Openheid omgeving	30 km/uur
Verharding	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » De helft van het totaal aantal ongevallen vindt plaats op het kruispunt met de Westelijke Randweg. Dit kruispunt (voorrangskruispunt) valt net buiten de bebouwde kom en buiten de 30 km/uur-zone. Verder vinden twee ongevallen plaats op het kruispunt met de Voorburggracht (voorrangskruispunt).
- » Alleen op een deel van het wegvak tussen de kruispunten met de Westelijke Randweg en de Kokkel wordt regelmatig te hard gereden (tot ongeveer 10 km/uur te hard).
- » Het traject ligt op een bedrijventerrein. Deze bedrijven hebben één of meerdere ontsluitingen op het traject. Er ontbreken voorzieningen ten behoeve van langzaam verkeer. De meeste bedrijven beschikken over (enkele) parkeerplaatsen op eigen terrein. Er wordt echter ook op de rijbaan geparkeerd, wat toegestaan is. In combinatie met de hoeveelheid uitritten leidt dit tot een gebrek aan overzicht over de gehele verkeerssituatie. Met het oog op verkeersveiligheid is een snelheidslimiet van 30 km/uur daarom gewenst. De inrichting van de weg is echter niet dusdanig dat een weggebruiker dit verwacht. Hiervoor is de weg te breed. Daarnaast ontbreken snelheidsremmende maatregelen.

Op het traject wordt alleen op het wegvak tussen de Westelijke Randweg en de Kokkel regelmatig harder gereden dan de snelheidslimiet van 30 km/uur. Mogelijke oorzaak hiervoor is de relatief lange rechtstand van het wegvak. Op de rest van het traject wordt de snelheidslimiet, ondanks de ongeloofwaardige inrichting, goed nageleefd. De ongevallen vinden veelal plaats ter hoogte van de uiteinden van het traject. De snelheden zijn hier, komend vanaf het traject, relatief laag.

Advies

De weg is onderdeel van een bedrijventerrein. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is een limiet van 30 km/uur gewenst. De weginrichting heeft echter de uitstraling van een weg met een limiet van 50 km/uur. Advies is om op de lange termijn de weginrichting passend te maken bij de geldende limiet van 30 km/uur.

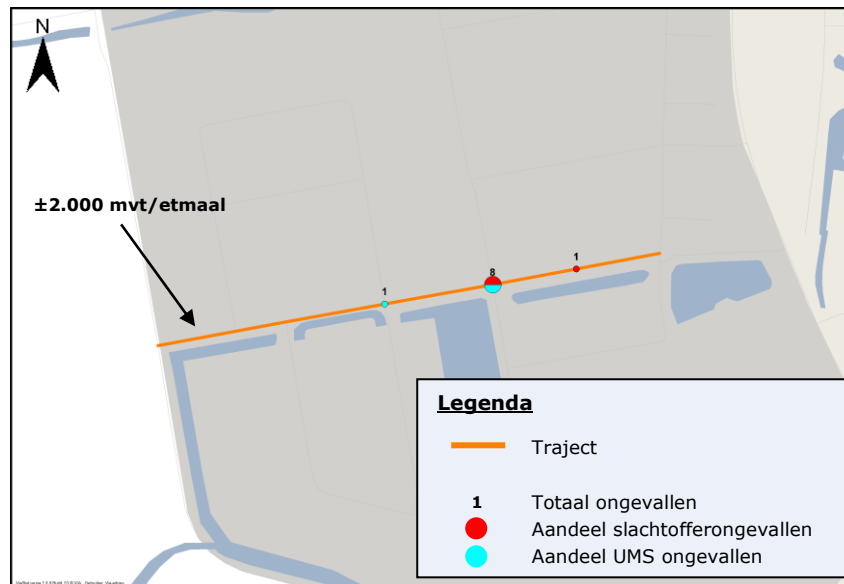
Traject 3: De Punt (Zuid-Scharwoude)

Locatie: tussen de Spanjaardsdam en de Hornweg

Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtskaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

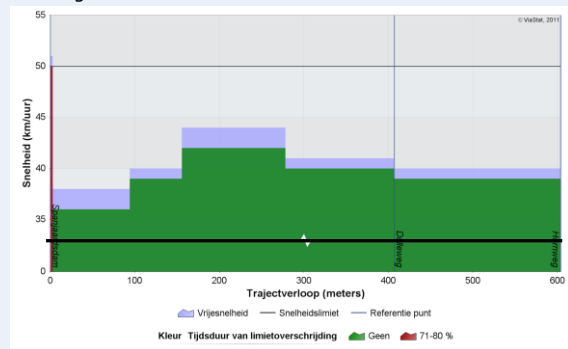


Opvallendheden ongevallen

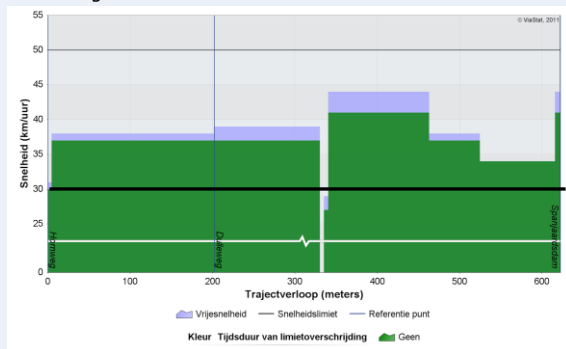
- 9 van de 10 ongevallen (90%) vinden plaats op kruispunten, waarvan 8 op het kruispunt met de Dulleweg;
- 9 van de 10 ongevallen (90%) vinden plaats tussen gemotoriseerd verkeer onderling;
- 9 van de 10 ongevallen (90%) betreffen flankongevallen met als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting west-oost



Richting oost-west




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Rijrichtingscheiding	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	50 km/uur
Voetgangersvoorziening	50 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur
Parkeervorm	30 km/uur
Aanwezigheid uitritten	30 / 50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Wegbreedte	50 km/uur
Rechtstand	50 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur
Openheid omgeving	50 km/uur
Verharding	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » 8 van de 10 ongevallen vindt plaats op het kruispunt met de Dulleweg, allen tussen gemotoriseerd verkeer onderling en met als toedracht het niet verlenen van voorrang. Het betreft hier een gelijkwaardig kruispunt, voorzien van het verkeersbord J08 (gevaarlijke kruising);
- » Op het gehele traject wordt harder gereden dan de maximum snelheid van 30 km/uur. De snelheidsgrafieken laten zien dat de gereden snelheden over de dag ook ter hoogte van het kruispunt met de Dulleweg fors hoger liggen dan de maximum snelheid (10 tot 15 km/uur).
- » Het traject ligt op een bedrijventerrein. De Punt is een breed vormgegeven weg met parallel daaraan een vrijliggende fietsvoorziening. Ook voetgangers kunnen hier gebruik van maken. De rijbaan biedt ruimte voor het parkeren op de rijbaan, zonder dat het doorgaande verkeer daar echte hinder van ondervindt. Omdat de kruispunten niet zijn voorzien van snelheidsremmende of attentieverhogende maatregelen is een snelheidslimiet van 30 km/uur hier gewenst. De verdere inrichting van de weg vraagt de weggebruiker echter niet zijn snelheid hierop aan te passen. De weg is breed en kent een relatief lange rechtstand. Doordat snelheidsremmende voorzieningen niet aanwezig zijn wordt een lagere snelheid ook niet afgedwongen.

Op het gehele traject zijn de gereden snelheden hoger dan de snelheidslimiet van 30 km/uur. De inrichting van de weg is niet dusdanig dat deze snelheidslimiet verwacht wordt door de weggebruiker. Het is mogelijk dat de ongevallen op het kruispunt met de Dulleweg ook hieruit voortkomen. Het te hard rijden leidt tot te laat reageren op naderende voertuigen van rechts.

Advies

Zowel de geloofwaardige snelheidslimiet als de veilige snelheid op dit traject liggen op 50 km/uur. Daarnaast heeft de weg een ontsluitende functie. Advies is om de weg vorm te geven als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW50).

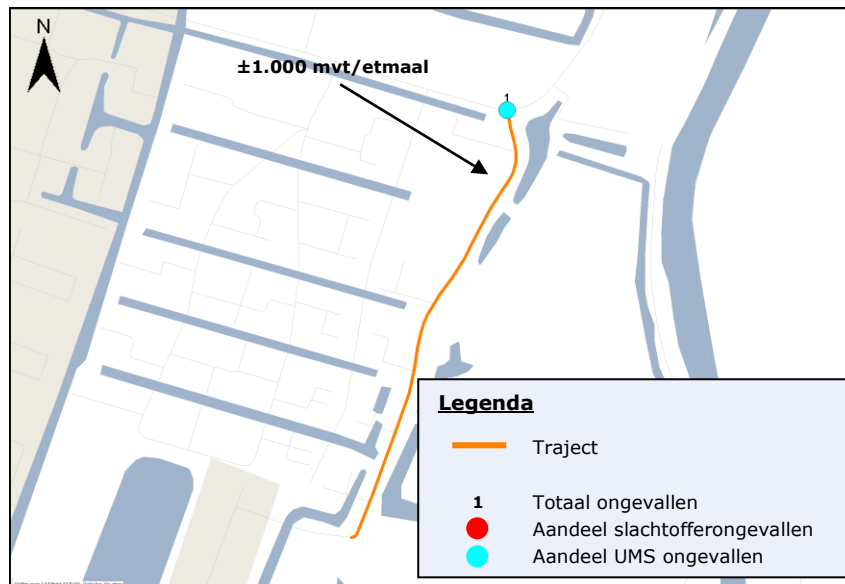
Traject 4: Dijkstalweg (Sint Pancras)

Locatie: tussen de Magnoliaaan en de Twuyverweg

Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtskaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

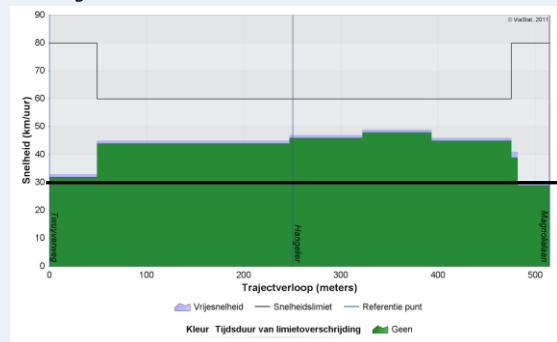


Opvallendheden ongevallen

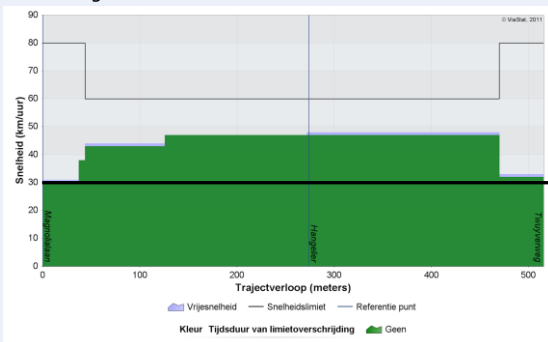
- » op het traject heeft in de afgelopen 5 jaar alleen een ongeval plaatsgevonden op het kruispunt Dijkstalweg – Twuyverweg.

Analyse snelheid

Richting west-oost




Richting oost-west




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Rijrichtingscheiding	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	50 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur
Parkeervorm	30 / 50 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Wegbreedte	30 km/uur
Rechtstand	30 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur
Openheid omgeving	50 km/uur
Verharding	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het traject heeft slechts één ongeval plaatsgevonden, op het kruispunt met de Twuyverweg. Op basis hiervan kunnen geen conclusies getrokken worden met betrekking tot het ongevallenbeeld.
- » Op het gehele traject wordt harder gereden dan de maximum snelheid van 30 km/uur. Gemiddeld rijdt men gedurende de hele dag 40 km/uur tot 50 km/uur.
- » Het traject zorgt voor de ontsluiting van de woningen aan de verschillende zijwegen van het traject. Dit zijn allen gelijkwaardige kruispunten. Langs het traject ligt een voorziening voor voetgangers. Deze ontbreekt voor fietsers. Parkeren op de rijbaan is toegestaan, maar vind nauwelijks plaats omdat de woningen niet direct aan de Dijkstalweg zijn gelegen. Vanuit verkeersveiligheid oogpunt zou een snelheidslimiet van 50 km/uur hier kunnen volstaan. De wegbreedte en de rechtstanden passen bij de snelheidslimiet. De weg ligt echter in een relatief open omgeving en er ontbreken snelheidsremmende maatregelen. Hierdoor wordt een lagere snelheid vrijwel niet verwacht en afgedwongen.

Op het gehele traject zijn de gereden snelheden hoger dan de snelheidslimiet van 30 km/uur. De inrichting van de weg is niet dusdanig dat deze snelheidslimiet verwacht wordt door de weggebruiker.

Advies

De weg heeft geen ontsluitende functie en is gecategoriseerd als erftoegangsweg. Advies is om de weginrichting aan te passen aan de geldende snelheidslimiet van 30 km/uur en de weg daarom vorm te geven volgens de richtlijnen voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom.

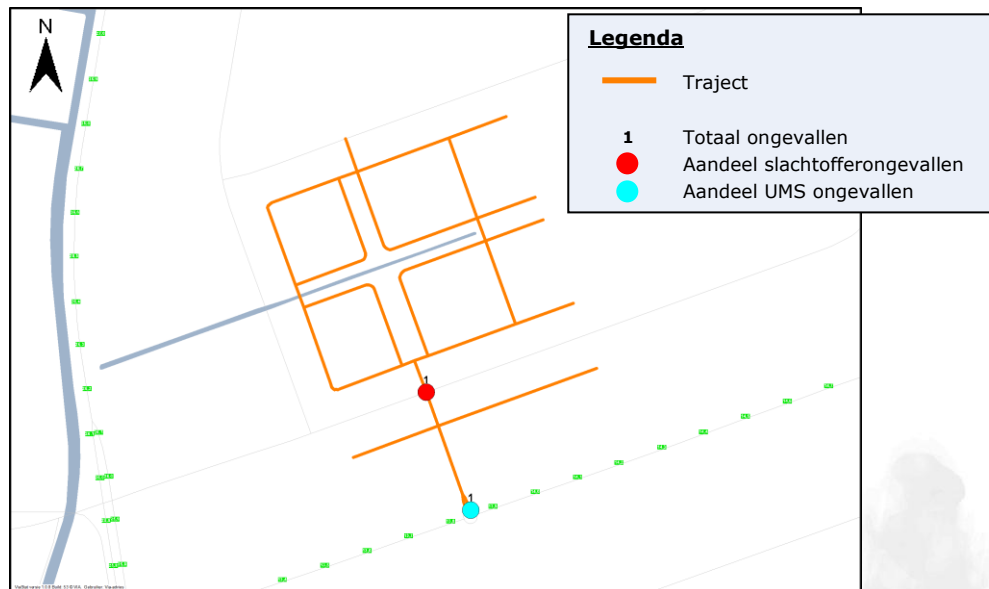
Traject 5: Bedrijventerrein Breekland

Locatie: alle wegen op het bedrijventerrein

Snelheidslimiet: 50 km/uur (Looptplank) en 30 km/uur (overige wegen)



Overzichtsk kaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

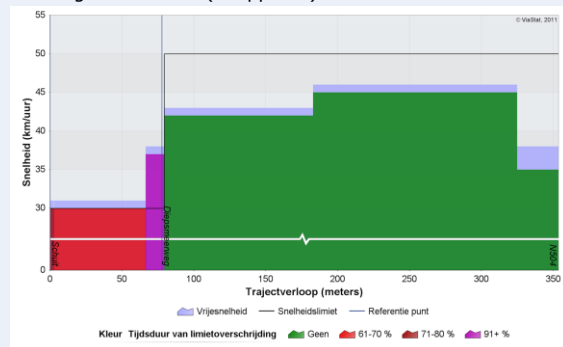


Opvallendheden ongevallen

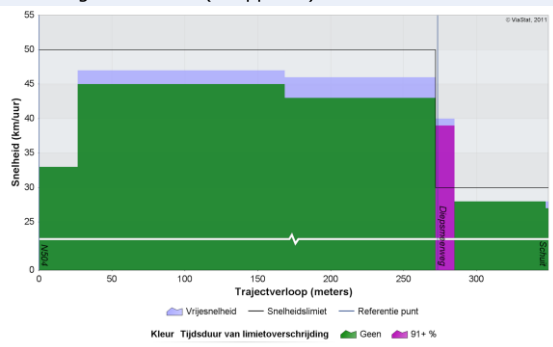
- op de wegen die behoren tot het industrieterrein (gelegen binnen de bebouwde kom) heeft één ongeval plaatsgevonden. Het betreft een slachtofferongeval tussen een bromfietser en personenauto op het kruispunt van de Looptplank met de Diepsmeerweg (een solitair (brom)fietspad). Een ander ongeval vond plaats op het kruispunt met de N504 (buiten de kom).

Analyse snelheid (alleen op de Looptplank zijn Speed Profiles beschikbaar)

Richting noord-zuid (Looptplank)



Richting zuid-noord (Looptplank)




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel	
	1 (50 km/uur)	2 (30 km/uur)
Rijrichtingscheiding	30 km/uur	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	30 km/uur	30 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur	50 km/uur
Parkeervorm	30 / 50 km/uur	30 / 50 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur	30 km/uur
Bermverharding	n.v.t.	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel	
	1 (50 km/uur)	2 (30 km/uur)
Wegbreedte	50 km/uur	50 km/uur
Rechtstand	50 km/uur	50 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur	50 km/uur
Openheid omgeving	50 km/uur	50 km/uur
Verharding	50 km/uur	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het bedrijventerrein heeft slechts één ongeval plaatsgevonden, op het kruispunt Loopplank - Diepsmeerweg. Op basis hiervan kunnen geen conclusies getrokken worden met betrekking tot het ongevallebeeld.
- » Alleen op de Loopplank kan op basis van snelheidsgegevens een snelheidsprofiel worden afgeleid. Hier geldt dat men zich over het algemeen aan de snelheidslimiet houdt.
- » De Loopplank vormt de toegangsweg naar bedrijventerrein Breekland. Op basis van de inrichting van de weg en omgeving verwacht de weggebruiker hier de geldende snelheidslimiet van 50 km/uur. Het ontbreken van voorzieningen voor langzaam verkeer vraagt echter om een lagere snelheidslimiet. Het aantal voetgangers en fietsers zal echter beperkt zijn, omdat zij het bedrijventerrein via het solitaire fietspad (Diepsmeerweg) kunnen bereiken. De andere wegen op het bedrijventerrein hebben een gelijkwaardige inrichting als de Loopplank. Verschil is dat de aanwezige bedrijven op deze wegen ontsluiten. Daarnaast zullen meer fietsers gebruik maken van deze wegen. De geldende lagere snelheidslimiet van 30 km/uur is hier daarom uit verkeersveiligheidsoogpunt gewenst. De wegen zijn echter niet dusdanig ingericht dat een weggebruiker hier een lagere snelheidslimiet verwacht.

Op de Loopplank houdt de weggebruiker zich veelal aan de geldende snelheidslimiet. Weginrichting en snelheidslimiet sluiten hier op elkaar aan, wat leidt tot passend verkeersgedrag met betrekking tot snelheid. Op de overige wegen kan door het ontbreken van een snelheidsprofiel geen nauwkeurig oordeel gegeven worden over het snelheidsgedrag. Omdat echter de weginrichting met betrekking tot het verwachtingspatroon van de weggebruiker niet aansluit bij de snelheidslimiet van 30 km/uur, is de verwachting dat men hier snel harder rijdt dan de snelheidslimiet.

Advies

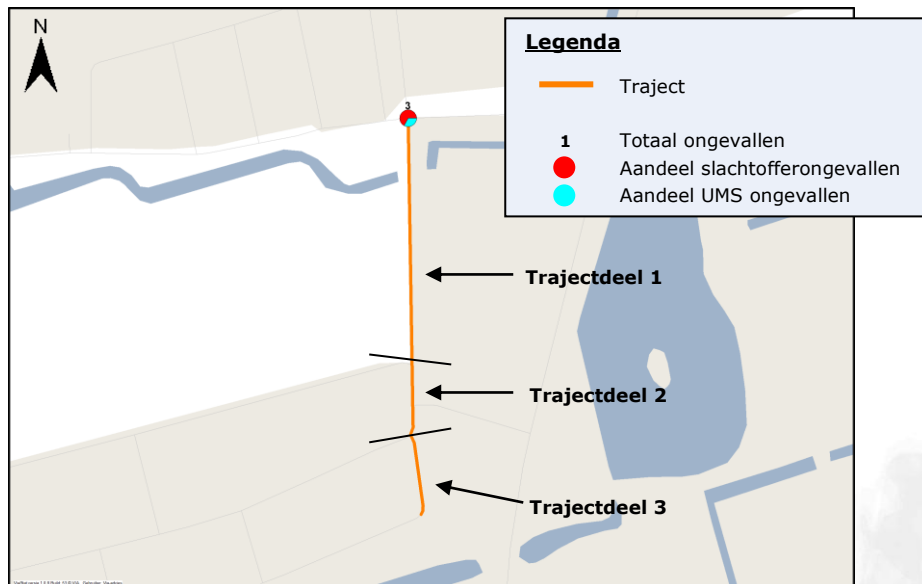
Het betreft hier een bedrijventerrein. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is een limiet van 30 km/uur gewenst. De weginrichting heeft echter de uitstraling van een weg met een limiet van 50 km/uur. Advies is om op de lange termijn de weginrichting passend te maken bij een verblijfsgebied. Gezien het aanbod van vrachtverkeer zijn visuele snelheidsremmers hier gewenst boven fysieke remmers in verband met trillingen en onderhoud.

Traject 6: Dr. Wilminkstraat (Noord-Scharwoude)

Locatie: tussen de Tulpenstraat en de Populierenlaan
Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtskaat (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

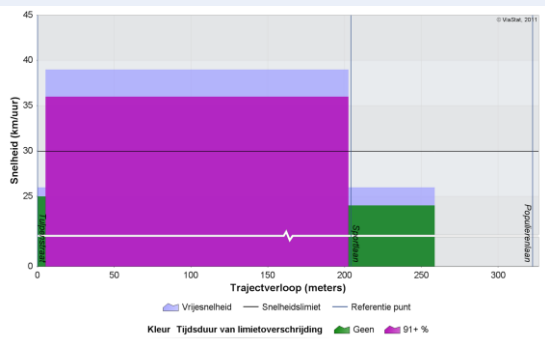


Opvallendheden ongevallen

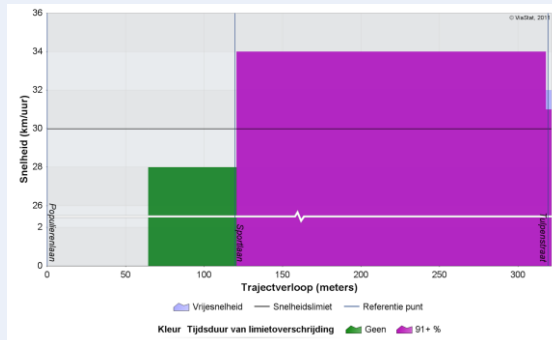
- alle ongevallen (100%) hebben plaatsgevonden op het kruispunt Dr. Wilminkstraat – Tulpenstraat;
- 2 van de 3 ongevallen (67%) hebben gemotoriseerd verkeer en een fietser als botspartner. Beiden hebben als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting noord-zuid



Richting zuid-noord




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel		
	1	2	3
Rijrichtingscheiding	50 km/uur	50 km/uur	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Parkeervorm	30 / 50 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur	50 km/uur	30 km/uur
Bermverharding	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel		
	1	2	3
Wegbreedte	50 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
Rechtstand	50 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur	50 km/uur	30 km/uur
Openheid omgeving	50 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
Verharding	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het traject hebben drie ongevallen plaatsgevonden, allen op het kruispunt Dr. Wilminkstraat - Tulpenstraat. Dit betreft een gelijkwaardig kruispunt, voorzien van een plateau. Alle ongevallen komen voort uit het niet verlenen van voorrang. Dit kruispunt is eind 2010 voorzien van een plateau. De ongevallen hebben voor die tijd plaatsgevonden.
- » Op het traject wordt vrijwel standaard harder gereden dan de maximum snelheid van 30 km/uur op het deel tussen Sportlaan en de Tulpenstraat (deel 1). De overschreiding bedraagt maximaal 10 km/uur. Op het deel tussen de Sportlaan en de Lindenlaan (deel 2) wordt de snelheidslimiet wel nageleefd. Voor het deel tussen de Lindenlaan en de Populierenlaan (deel 3) kan geen snelheidsprofiel worden afgeleid.
- » Het deeltraject tussen de Sportlaan en Tulpenstraat heeft met betrekking tot weginrichting en omgevingsinvloed de uitstraling van een 50 km/uur weg. De weg is relatief breed en voorzien van een lange rechtstand. Op wegvakniveau ontbreken snelheidsremmende maatregelen die een lagere snelheid kunnen afdwingen. Uit verkeersveiligheidsoogpunt is een lagere snelheid dan 50 km/uur hier niet direct noodzakelijk. Trajectdelen 2 en 3 zijn veelal ingericht als herkenbare 30 km/uur wegen. De rijrichtingscheiding op trajectdeel 2 is echter niet passend.

Op trajectdeel 1 wordt vaak harder gereden dan de maximum snelheid van 30 km/uur. Dit komt mogelijk voort uit de weginrichting en omgevingsinvloed, welke eerder passen bij een snelheidslimiet van 50 km/uur. Omdat het kruispunt Dr. Wilminkstraat - Tulpenstraat eind 2010 is voorzien van een plateau (periode nadat de ongevallen hebben plaatsgevonden), is het niet mogelijk de ongevallen geheel te relateren aan de mogelijke snelheidsoverschreiding.

Advies

In de toekomst is langs deze weg woningbouw gepland. Omdat de weg niet overal ingericht is conform de richtlijnen voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, is het advies de weginrichting verder passend te maken en het gebied als geheel vorm te geven als 30 km/uur zone.

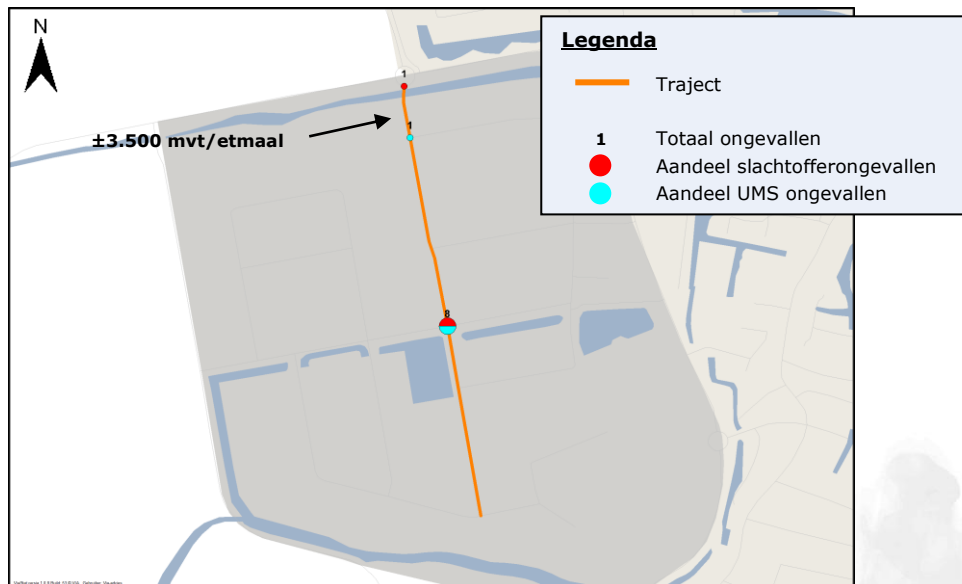
Traject 7: Dulleweg (Zuid-Scharwoude)

Locatie: tussen de Nauertogt en de Vreekesweid

Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtskaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

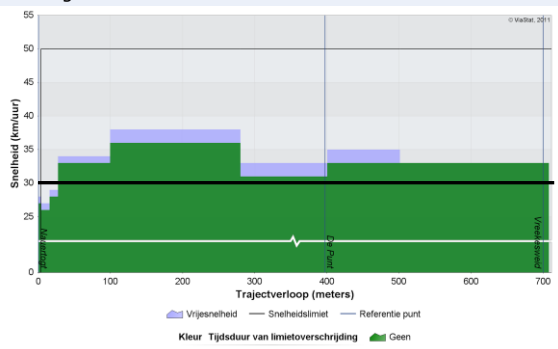


Opvallendheden ongevallen

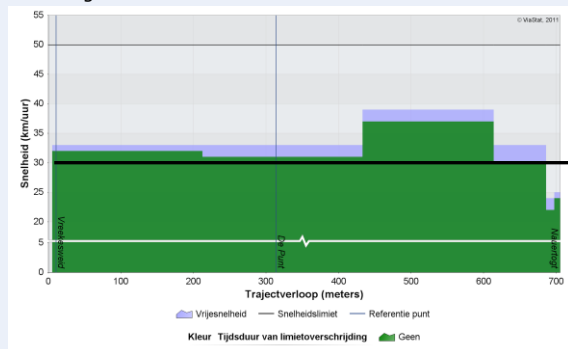
- 8 van de 10 ongevallen (80%) hebben plaatsgevonden op het kruispunt Dulleweg – De Punt. Deze ongevallen vinden allen plaats tussen gemotoriseerd verkeer onderling met als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting noord-zuid



Richting zuid-noord




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Rijrichtingscheiding	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	30 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur
Parkeervorm	30 km/uur
Aanwezigheid uitritten	30 km/uur
Bermverharding	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Wegbreedte	30 / 50 km/uur
Rechtstand	30 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur
Openheid omgeving	30 km/uur
Verharding	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het traject hebben tien ongevallen plaatsgevonden. Acht van deze ongevallen vonden plaats op het kruispunt met De Punt (zie ook traject 3) en komen voort uit het niet verlenen van voorrang/doorgang. Dit kruispunt is niet voorzien van snelheidsremmende of attentieverhogende maatregelen. Bij deze ongevallen is alleen gemotoriseerd verkeer betrokken geweest.
- » De snelheidsoverschrijding op het traject is relatief klein. Alleen tussen de kruispunten met Middelmoot en Grotendorst neemt de hoogte van de gereden snelheden toe (maximaal 8 km/uur boven de snelheidslimiet).
- » Het traject is gelegen op een bedrijventerrein. Op met name het noordelijke deel van het traject (ten noorden van De Punt) ontsluiten relatief veel bedrijven. Hier ontbreken voorzieningen voor langzaam verkeer en wordt regelmatig op de rijbaan geparkeerd. De snelheidslimiet van 30 km/uur is hier uit verkeersveiligheidsoogpunt gewenst. Doordat de bedrijven relatief dicht op de weg zijn gesitueerd en de rechtstanden kort zijn, ontstaat ook voor de weggebruiker het beeld van een 30 km/uur weg. Met name op het zuidelijke deel is de rijbaan echter vrij breed. Wanneer niet op de rijbaan geparkeerd wordt, kan dit leiden tot hogere snelheden.

Op het traject wordt de maximum snelheid van 30 km/uur relatief goed nageleefd. Alleen op het noordelijke deel neemt de maximum snelheid toe. Gezien de hoge dichtheid van zakelijke aansluitingen op dit deel van het traject is dit niet gewenst. Ter hoogte van het kruispunt met De Punt is op de Dulleweg vrijwel geen sprake van een snelheidsoverschrijding. De mogelijke verkeersonveiligheid op dit punt, is eerder een gevolg van de snelheidsproblematiek op de Punt (zie traject 3).

Advies

De weg ligt op een bedrijventerrein en is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De snelheidslimiet van 30 km/uur wordt nageleefd. Aanpassingen zijn daarom niet direct noodzakelijk.

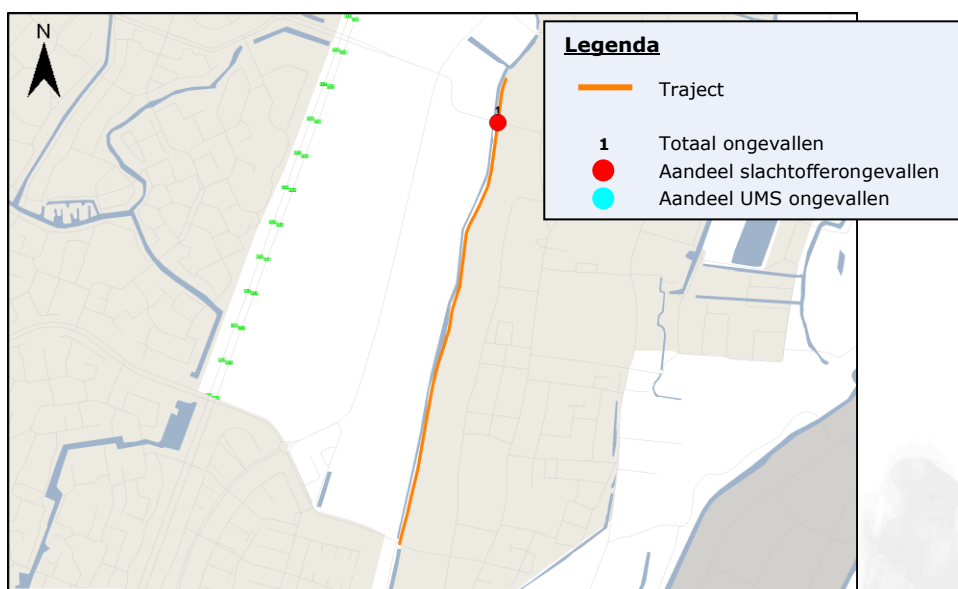
Traject 8: Gedempte Veert (Sint Pancras)

Locatie: tussen De Helling en de Kruissloot

Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtskaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)



Opvallendheden ongevallen

- » op het traject heeft in de afgelopen 5 jaar alleen een ongeval plaatsgevonden op het kruispunt Gedempte Veert – De Helling. Het betreft een ongeval tussen een personenauto en een fietser met als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Op het traject kan geen snelheidsprofiel worden afgeleid omdat de hoeveelheid snelheidsgegevens op het traject beperkt is. Een snelheidsprofiel kan alleen worden afgeleid wanneer statistisch gezien voldoende gegevens beschikbaar zijn en de spreiding van deze gegevens beperkt is.


Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Rijrichtingscheiding	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	30 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur
Parkeervorm	30 km/uur
Aanwezigheid uitritten	30 km/uur
Bermverharding	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Wegbreedte	30 km/uur
Rechtstand	30 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur
Openheid omgeving	50 km/uur
Verharding	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het traject heeft slechts één ongeval plaatsgevonden, op het kruispunt met De Helling. Op basis hiervan kunnen geen conclusies getrokken worden met betrekking tot het ongevalbeeld.
- » Op het traject kan geen snelheidsprofiel worden vastgesteld.
- » Op het traject ontbreken voorzieningen voor langzaam verkeer en vindt het parkeren plaats op de rijbaan. Mede hierdoor en de aanwezigheid van een aantal zakelijke aansluitingen, is een snelheidslimiet die past bij een erftoegangsweg gewenst. Het traject is gelegen aan de oostzijde van de bebouwingsgrens van Sint Pancras. Door de relatief open omgeving kan de indruk ontstaan dat de weg gelegen is buiten de bebouwde kom. Een snelheidslimiet van 60 km/uur (passend bij een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom) wordt hierdoor eerder verwacht.

Omdat op het traject geen snelheidsprofiel kan worden vastgesteld, kan niet met zekerheid een snelheidsprobleem worden afgeleid. Vanwege de uitstraling van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, liggen de gereden snelheden waarschijnlijk hoger dan de snelheidslimiet van 30 km/uur. Het aantal ongevallen op het traject is beperkt.

Advies

In de toekomst vindt langs de weg mogelijk woningbouw plaats. In de huidige situatie heeft de weg een uitstraling van erftoegangsweg buitende bebouwde kom. Indien de woningbouw wordt verwezenlijkt, is het advies de weg verder in te richten als verblijfsgebied en vorm te geven conform de richtlijnen voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom.

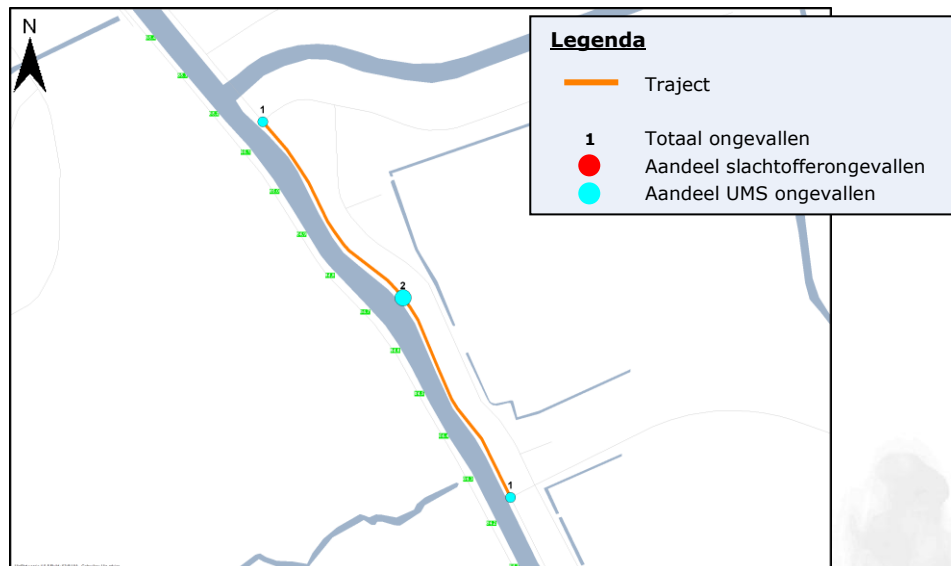
Traject 9: Kanaaldijk (Koedijk)

Locatie: tussen de Vlasgat en de Nauertogt

Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtskaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

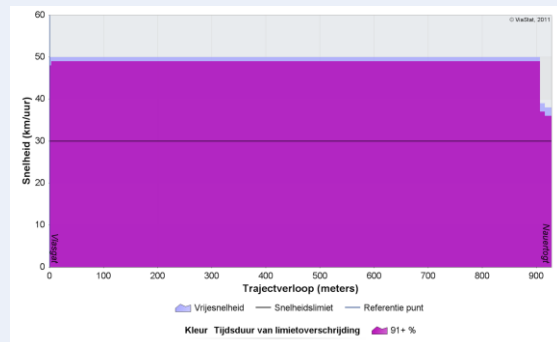


Opvallendheden ongevallen

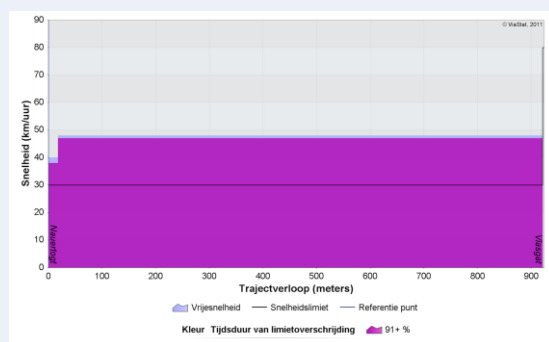
- » op het traject hebben 2 ongevallen plaatsgevonden op het wegvak tussen de kruispunten met de Vlasgat en de Nauertogt. Beide ongevallen betreffen meldkamerongevallen (UMS) waardoor geen aanvullende informatie bekend is;
- » beide ongevallen op de kruispunten komen voort uit het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Noord-zuid




Zuid-noord




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Rijrichtingscheiding	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	50 km/uur
Voetgangersvoorziening	50 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur
Parkeervorm	50 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Wegbreedte	30 / 50 km/uur
Rechtstand	50 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur
Openheid omgeving	50 km/uur
Verharding	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Het aantal mogelijk te analyseren ongevallen is te laag om conclusies te trekken op het gebied van verkeersonveiligheid.
- » Op het traject wordt de snelheidslimiet van 30 km/uur vrijwel gedurende de hele dag overschreden. Op het gehele traject rijdt men in beide richtingen constant met een snelheid van 50 km/uur.
- » Langs het traject zijn voorzieningen aanwezig ten behoeve van langzaam verkeer. De aanwezigheid van fietsstroken zorgt ervoor dat men niet op de rijbaan kan/mag parkeren. Dit vindt plaats op eigen terrein of in de aanwezige vakken. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is een snelheidslimiet van 50 km/uur mogelijk. Door de relatief open omgeving, een lange rechtstand en een relatief breed vormgegeven profiel, ligt een lagere snelheidslimiet ook niet in de verwachting. Doordat op het traject snelheidsremmende maatregelen ontbreken, wordt een lagere snelheid ook niet afgedwongen.

Op het gehele traject wordt de snelheidslimiet van 30 km/uur overschreden. De gereden snelheden liggen ongeveer op 50 km/uur. Mogelijk is dit een gevolg van de inrichting van de weg die niet past bij de ingestelde snelheidslimiet. De weggebruiker herkent de weg niet als 30 km/uur weg.

Advies

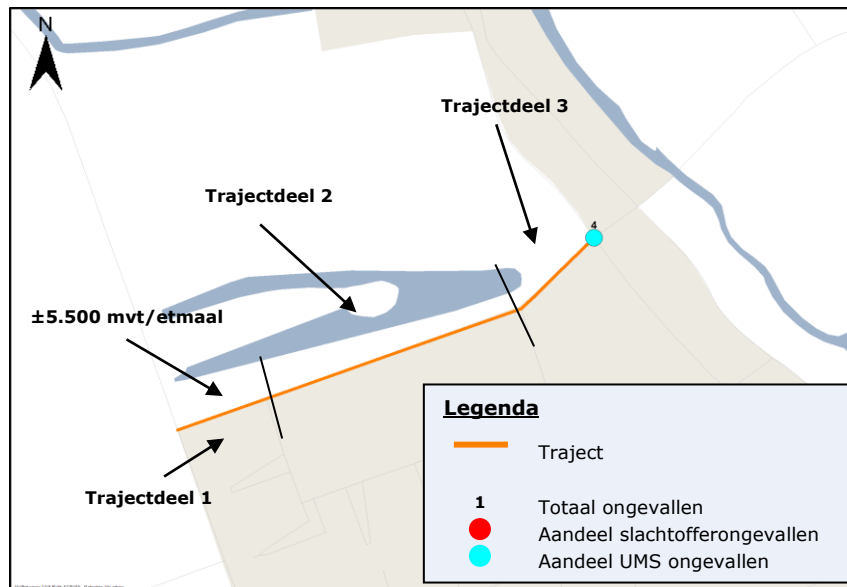
Uitgangspunt is de huidige snelheidslimiet van 30 km/uur. De weg heeft geen ontsluitende functie. Gezien de ligging en het karakter van de weg (dijkweg) is deze snelheid moeilijk te handhaven. Advies is om in overleg met de bewoners te inventariseren of maatregelen gewenst zijn. Eventuele maatregelen kunnen doorgevoerd worden in aansluiting bij de weginrichting van het wegdeel in beheer van de gemeente Alkmaar.

Traject 10: Kasteelstraat (Oudkarspel)

Locatie: tussen de Westelijke Randweg en de Voorburggracht
Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtskaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

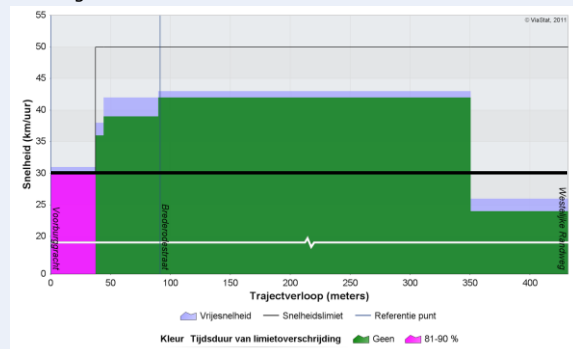


Opvallendheden ongevallen

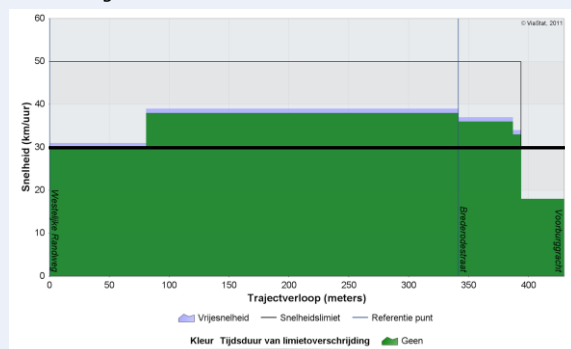
- alle ongevallen (100%) vinden plaats op het kruispunt Kasteelstraat - Voorburggracht;
- alle ongevallen (100%) vinden plaats tussen gemotoriseerd onderling;
- 3 van de 4 ongevallen (75%) komen voort uit het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting oost-west



Richting west-oost




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel		
	1	2	3
Rijrichtingscheiding	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Parkeervorm	30 km/uur	50 km/uur	30 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel		
	1	2	3
Wegbreedte	30 / 50 km/uur	50 km/uur	30 / 50 km/uur
Rechtstand	30 km/uur	50 km/uur	30 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Openheid omgeving	30 km/uur	50 km/uur	30 km/uur
Verharding	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Alle ongevallen vinden plaats op het kruispunt Kasteelstraat – Voorburggracht. Het betreft een voorrangskruispunt waarbij het verkeer op de Voorburggracht voorrangsgerechtigd is. Deze ongevallen vinden allen plaats tussen gemotoriseerd verkeer onderling, waarvan drie kwart door toedoen van het niet verlenen van voorrang/doorgang.
- » Op de trajectdelen 1 en 3 wordt de snelheidslimiet van 30 km/uur grotendeels nageleefd. Op trajectdeel 2 (tussen de Brederodestraat en de Van Teylingenstraat is sprake van een snelheidsoverschrijding van maximaal 12 km/uur, met name door verkeer in westelijke richting.
- » Op de trajectdelen 1 en 3 zijn geen parkeervakken aanwezig. Hier wordt op de rijbaan geparkeerd. Mede hierdoor en omdat een voorziening voor fietsers ontbreekt is een snelheidslimiet van 30 km/uur hier uit verkeersveiligheids oogpunt gewenst. De weginrichting sluit aan bij deze snelheidslimiet, mits op de rijbaan wordt geparkeerd. Wanneer dit niet het geval is, heeft de weg een relatief breed profiel waardoor een weggebruiker eerder harder zal rijden. Dit is het geval op trajectdeel 2, waar parkeervakken aanwezig zijn. De rijbaan is hier breed en daarbij heeft de weg een lange rechtstand. Ook ligt dit deel van het traject in een redelijk open omgeving. Voor de weggebruiker kan hierdoor het beeld ontstaan dat op de weg een limiet van 50 km/uur geldt.

Op trajectdeel 2 wordt de snelheidslimiet vrijwel structureel overschreden. Mogelijk is dit het gevolg van een weginrichting die niet overeenkomt met de geldende snelheidslimiet. Op de trajectdelen 1 en 3 speelt dit snelheidsprobleem niet. De ongevallen op het kruispunt Kasteelstraat – Voorburggracht zijn daardoor niet toe te schrijven aan de snelheidsproblematiek op het traject. Ter hoogte van dit kruispunt liggen de gereden snelheden veelal tot 10 km/uur onder de snelheidslimiet.

Advies

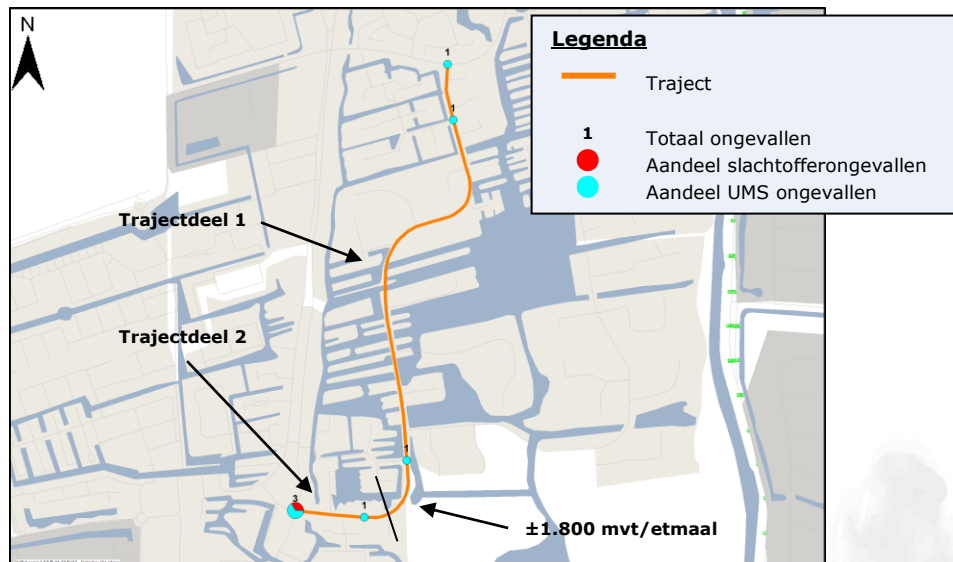
De weg heeft slechts beperkt een ontsluitende functie. Advies is om de weg in te richten conform de richtlijnen voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Aandachtspunt hierbij is wel de aanwezigheid van busverkeer.

Traject 11: Lepelaar (Zuid-Scharwoude)

Locatie: tussen de Oostelijke Randweg en de Dorpsstraat
Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtskaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

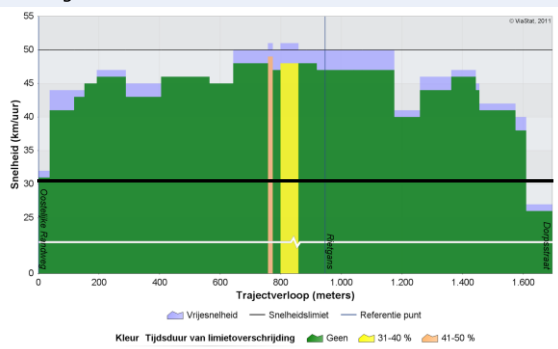


Opvallendheden ongevallen

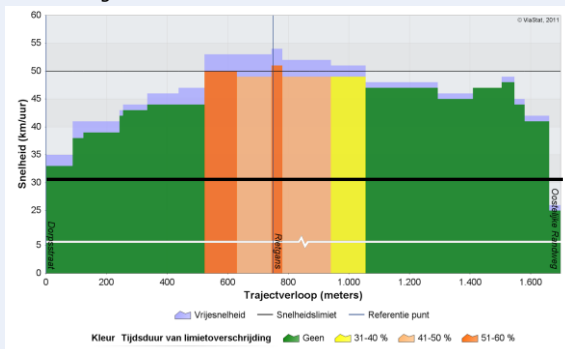
- 3 van de 7 ongevallen (43%) vinden plaats op het kruispunt Lepelaar – Dorpsstraat. Bij twee van deze ongevallen is een fietser betrokken;
- van de overige ongevallen vinden er 3 plaats op verschillende kruispunten op het traject. Allen hebben gemotoriseerd verkeer onderling als botspartners en als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting noord-zuid




Richting zuid-noord




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel	
	1	2
Rijrichtingscheiding	30 km/uur	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	30 km/uur	50 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur	50 km/uur
Parkeervorm	30 / 50 km/uur	30 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur	50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel	
	1	2
Wegbreedte	30 km/uur	30 km/uur
Rechtstand	50 km/uur	30 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur	30 km/uur
Openheid omgeving	50 km/uur	30 km/uur
Verharding	50 km/uur	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » De meeste ongevallen op het traject vinden plaats op de kruispunten, waarvan 3 op het kruispunt Lepelaar – Dorpsstraat. Dit betreft een voorrangskruispunt waarbij het verkeer op de Dorpsstraat voorrangsgerechtigd is. Het kruispunt met de Oostelijke Randweg is een soortgelijk kruispunt. Hier vindt één ongeval plaats. Beide andere ongevallen hebben plaatsgevonden op een van de gelijkwaardige kruispunten op het traject.
- » Op vrijwel het gehele traject wordt harder gereden dan de maximum snelheid van 30 km/uur. De grootste mate van snelheidsoverschrijding vindt plaats ter hoogte van het kruispunt met de Reiger. Hier loopt de overschrijding op tot maximaal 20 km/uur.
- » Op zowel trajectdeel 1 als deel 2 is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt een snelheidslimiet van 30 km/uur gewenst. Dit komt voornamelijk door het ontbreken van voorzieningen voor langzaam verkeer en in mindere mate het ontbreken van parkeervakken. Op trajectdeel 1 ondersteunt de weginrichting de snelheidslimiet door met name de lange rechtstanden van de weg en de openheid van de omgeving. Daarnaast ontbreken hier snelheidsremmende maatregelen waardoor een lagere snelheid niet wordt afgedwongen.

Op beide trajectdelen wordt de snelheidslimiet vrijwel structureel overschreden. Op trajectdeel 1 is dit mogelijk het gevolg van een weginrichting die niet overeenkomt met de geldende snelheidslimiet. Op trajectdeel 2 sluit de weginrichting beter aan bij een limiet van 30 km/uur. Gezien de lengte van het traject is het aantal ongevallen dat heeft plaatsgevonden relatief laag. Deze ongevallen zijn niet met zekerheid toe te schrijven aan de snelheidsproblematiek op het traject, ook omdat de meeste ongevallen plaatsvinden op de voorrangskruispunten met de Dorpsstraat en de Oostelijke Randweg. De naderingssnelheid ligt hier veelal onder de limiet.

Advies

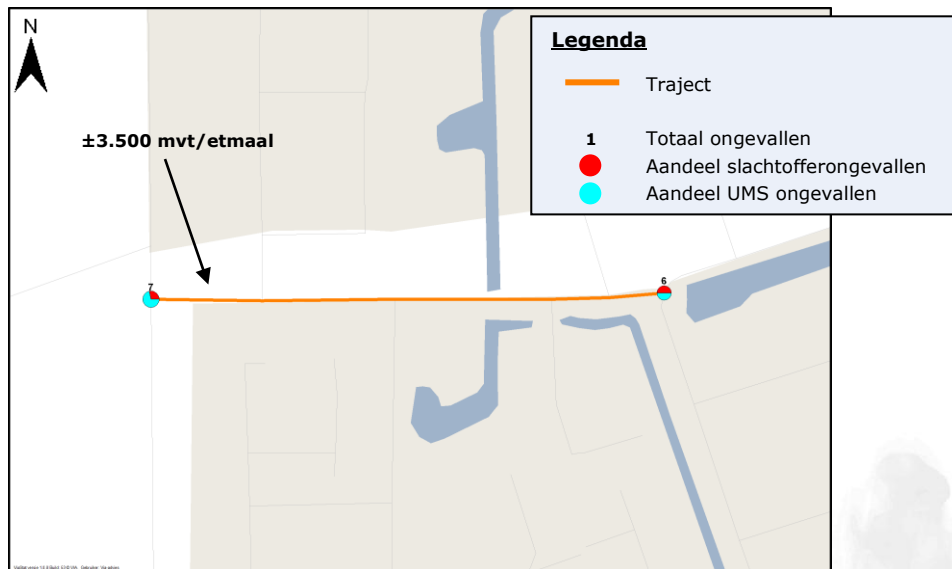
Binnen de wegategorisering is de weg niet opgenomen als gebiedsontsluitingsweg. Gezien de beperkte omgevingsinvloeden (open omgeving, weinig dwarsconflicten) is de inrichting als erftoegangsweg met een limiet van 30 km/uur niet geloofwaardig. Dit vraagt om relatief veel maatregelen, waarbij het comfort voor bewoners van de wijk ook sterk afneemt. Advies is daarom om de weg in ieder geval tussen de Oostelijke Randweg en de Reiger vorm te geven als gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 50 km/uur. Een dergelijke snelheid is hier geloofwaardig en op een verkeersveilige manier toe te passen.

Traject 12: Loopakker (Noord-Scharwoude)

Locatie: tussen de Westelijke Randweg en de Voorburggracht
Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtsk kaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

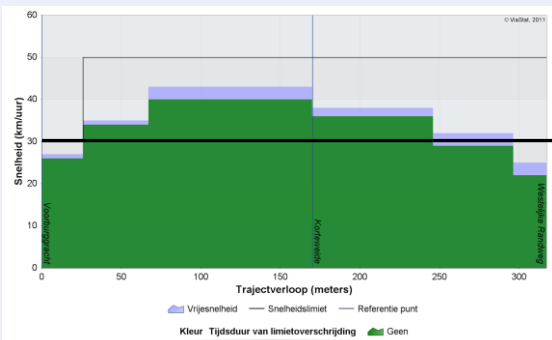


Opvallendheden ongevallen

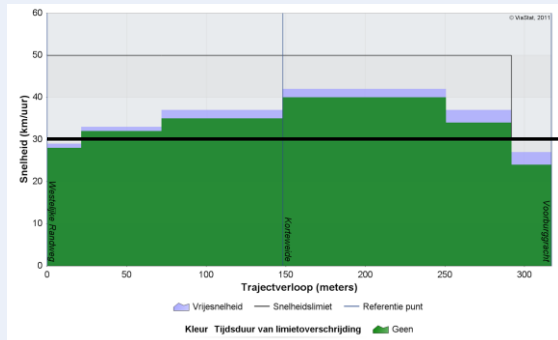
- 6 van de 13 ongevallen (46%) vindt plaats op het kruispunt Loopakker - Voorburggracht. Het ongevallenbeeld op dit kruispunt is verder divers (bijv. 2 ongevallen tussen snelverkeer onderling, 2 tussen fietsers onderling);
- 7 van de 13 ongevallen (54%) vindt plaats op het kruispunt Loopakker - Westelijke Randweg. Van deze ongevallen vinden 5 ongevallen plaats tussen snelverkeer onderling, waarvan 4 met als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting oost-west




Richting west-oost




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Rijrichtingscheiding	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	50 km/uur
Obstakelvrije zone	30 km/uur
Parkeervorm	30 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Wegbreedte	30 / 50 km/uur
Rechtstand	30 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur
Openheid omgeving	30 km/uur
Verharding	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het traject hebben dertien ongevallen plaatsgevonden. Zes van deze ongevallen vonden plaats op het kruispunt met de Voorburggracht en 7 op het kruispunt met de Westelijke Randweg. Beide zijn voorrangskruispunten waarbij het verkeer op de kruisende wegen voorrangsgerechtigd is.
- » De snelheidsoverschrijding ten opzichte van de limiet van 30 km/uur op het traject is over het algemeen relatief laag, tot maximaal 8 km/uur te hard. Op het midden van het traject is echter een piek in de overschrijding zichtbaar van bijna 15 km/uur te hard. Deze piek ligt ongeveer ter hoogte van het kruispunt met de Korteweide.
- » Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is een maximum snelheid van 30 km/uur hier gewenst. Het betreft een woonstraat waar op de rijbaan wordt geparkeerd en waar een voorziening voor fietsers ontbreekt. De weg is echter relatief breed, vooral op plaatsen waar geen auto's zijn geparkeerd. Door dit relatief brede dwarsprofiel kan de indruk ontstaan dat men zich op een 50 km/uur weg bevindt. Ook ontbreken snelheidsremmende maatregelen, waardoor een lagere snelheid niet wordt afgedwongen.

Met name ter hoogte van het kruispunt met de Korteweide (geen snelheidsremmer) wordt op dit traject harder gereden dan de aanwezige snelheidslimiet. De inrichting van de weg dwingt een lagere snelheid hier te weinig af. De ongevallen op het traject vinden plaats op de voorrangskruispunten ten westen en oosten van het traject. Hier liggen de snelheden wel onder de snelheidslimiet.

Advies

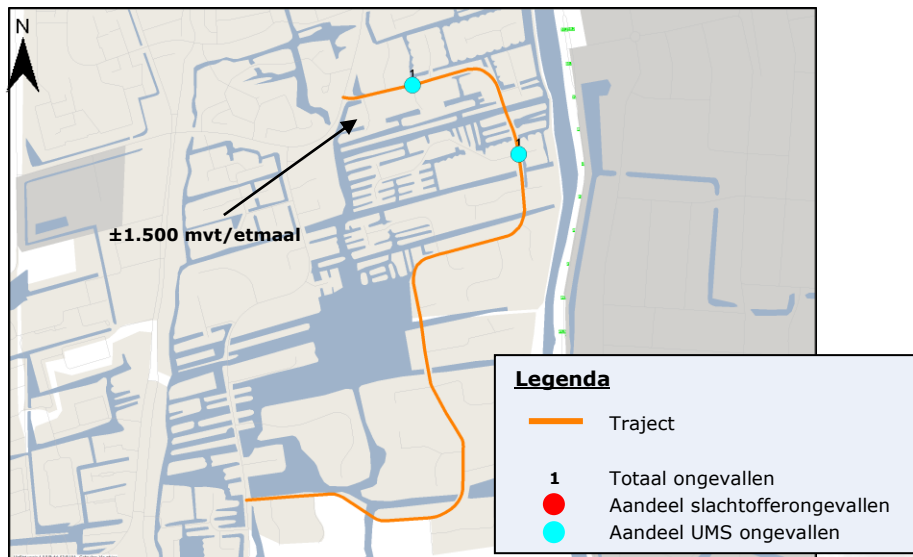
In het licht van de wegenstructuur kan de weg gecategoriseerd worden als 'maatwerkweg'. De weg heeft een ontsluitende functie, maar is ook onderdeel van een verblijfsgebied. De weginrichting dient op deze omstandigheden te worden afgestemd.

Traject 13: Reiger (Zuid-Scharwoude)

Locatie: tussen de Westelijke Randweg en de Voorburggracht
Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtsk kaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

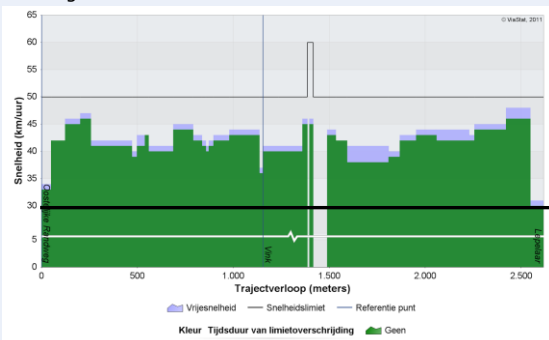


Opvallendheden ongevallen

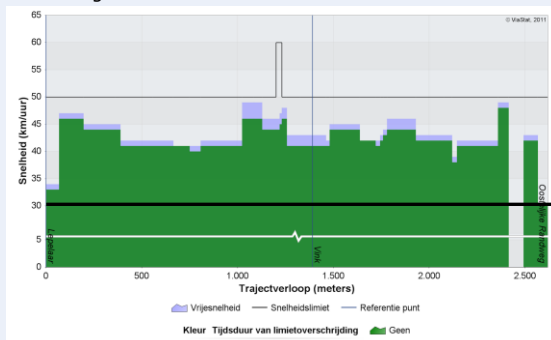
- » op het traject hebben 2 ongevallen plaatsgevonden, beide op een verschillend kruispunt. Op beide kruispunten betreft het een ongeval tussen snelverkeer onderling met als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting noord-zuid



Richting zuid-noord




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Rijrichtingscheiding	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	30 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur
Parkeervorm	30 / 50 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Wegbreedte	30 km/uur
Rechtstand	50 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur
Openheid omgeving	50 km/uur
Verharding	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het traject hebben 2 ongevallen plaatsgevonden op twee verschillende kruispunten. Beide kruispunten betreffen gelijkwaardige kruispunten zonder plateau. De twee ongevallen vinden allebei plaats tussen gemotoriseerd verkeer onderling met als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.
- » Op vrijwel het hele traject is sprake van een snelheidsoverschrijding ten opzichte van de geldende limiet van 30 km/uur. De mate van overschrijding fluctueert, maar heeft een maximum van ongeveer 20 km/uur boven de limiet.
- » Op het traject ontbreken voorzieningen voor langzaam verkeer. Met het oog op de verkeersveiligheid voor deze groep verkeersdeelnemers is een limiet van 30 km/uur gewenst. Ook zijn er geen parkeervakken aanwezig. Er wordt echter weinig op de rijbaan geparkeerd omdat alle woningen die gelegen zijn aan de weg zijn voorzien van voldoende ruimte om te parkeren op eigen terrein. De limiet wordt in mindere mate door de weginrichting ondersteund. De omgeving is relatief open en al is de weg bochtig, de aanwezige rechtstanden in de weg zijn relatief lang. Op het gehele traject ontbreken snelheidsremmende maatregelen die een lagere snelheid kunnen afdwingen.

Op vrijwel het gehele traject wordt harder gereden dan de maximum snelheid van 30 km/uur. Dit komt mogelijk voort uit de weginrichting, die de limiet vrijwel niet ondersteunt. Mogelijk komen de verkeersongevallen voort uit de snelheidsproblematiek op het traject. Doordat snelheidsremmers of attentieverhogende maatregelen (plateaus) ontbreken op de kruispunten, liggen de gereden snelheden op de kruispunten ook relatief hoog. Hierdoor wordt naderend verkeer uit de zijwegen mogelijk te laat opgemerkt.

Advies

Binnen de wegcategorysering is de weg niet opgenomen als gebiedsontsluitingsweg. Gezien de beperkte omgevingsinvloeden (open omgeving, weinig dwarsconflicten) is de inrichting als erftoegangsweg met een limiet van 30 km/uur niet geloofwaardig. Dit vraagt om relatief veel maatregelen, waarbij het comfort voor bewoners van de wijk ook sterk afneemt. Advies is daarom om de weg vorm te geven als gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 50 km/uur. Een dergelijke snelheid is hier geloofwaardig en op een verkeersveilige manier toe te passen.

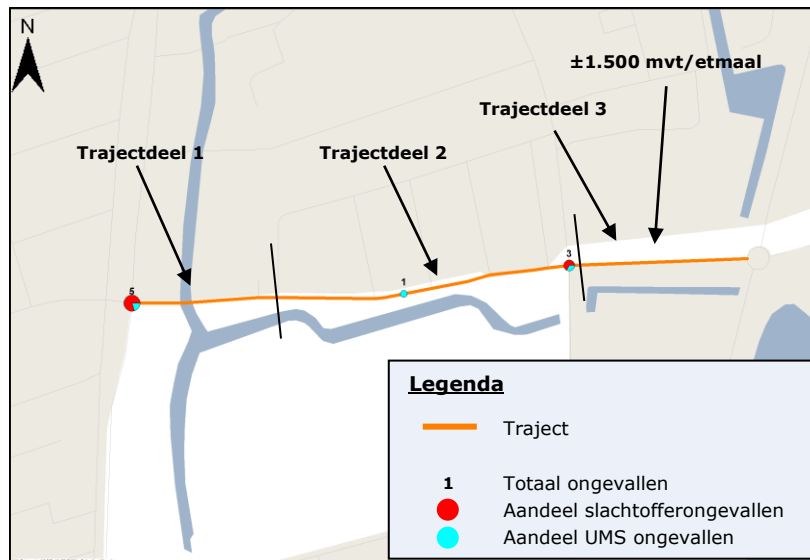
Traject 14: Tulpenstraat (Noord-Scharwoude)

Locatie: tussen de Dorpsstraat en de Oostelijke Randweg

Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtsk kaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

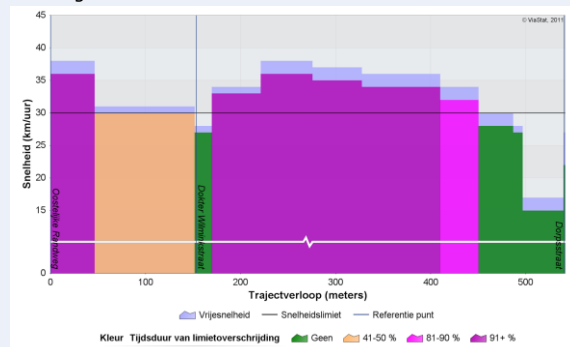


Opvallendheden ongevallen

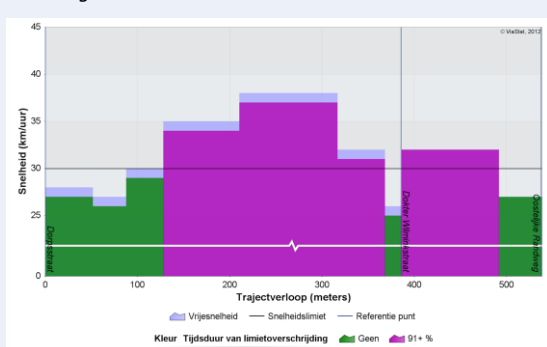
- 5 van 9 ongevallen (56%) hebben plaatsgevonden op het kruispunt Tulpenstraat – Dorpsstraat. Bij 3 van deze ongevallen was sprake van het niet verlenen van voorrang/doorgang. De verdere ongevallenmerken op dit kruispunt zijn divers;
- 3 van de 9 ongevallen (33%) hebben plaatsgevonden op het kruispunt Tulpenstraat – Dr. Wilminkstraat. Bij twee van deze ongevallen is een fietser betrokken en is de toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting oost-west



Richting west oost



Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel		
	1	2	3
Rijrichtingscheiding	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Parkeervorm	50 km/uur	30 km/uur	30 / 50 km/uur
Aanwezigheid uitritten	30 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel		
	1	2	3
Wegbreedte	30 / 50 km/uur	30 / 50 km/uur	30 / 50 km/uur
Rechtstand	30 km/uur	30 km/uur	50 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	30 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Openheid omgeving	30 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Verharding	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het traject hebben 5 ongevallen plaatsgevonden op het kruispunt Tulpenstraat - Dorpsstraat. Dit betreft een voorrangskruispunt, waarbij het verkeer op de Dorpsstraat voorrangsgerechtigd is. Het ongevallenbeeld is hier divers. Wel hebben 3 van de 5 ongevallen het niet verlenen van voorrang/doorgang als toedracht. Daarnaast hebben 3 ongevallen plaatsgevonden op het kruispunt Tulpenstraat - Dr. Wilminkstraat (zie ook traject 6). Hierbij is in twee gevallen een fietser betrokken.
- » De snelheidsoverschrijding ten opzichte van de limiet van 30 km/uur op het traject is over het algemeen relatief laag, tot maximaal 8 km/uur te hard. Dit vindt vooral plaats op deeltrajecten 2 en 3. Verkeer dat de kruispunten met de Dorpsstraat en de Oostelijke Randweg nadert remt sterk af. Ter hoogte van deze kruispunten vindt geen snelheidsoverschrijding plaats.
- » Op de trajectdelen 1 en 2 is een snelheidslimiet van 30 km/uur uit verkeersveiligheidsoogpunt gewenst. Op trajectdeel 1 sluit een parkeerplaats aan, wat leidt tot veel kruisende bewegingen. Daarnaast valt dit trajectdeel binnen een schoolzone. Op trajectdeel 2 zijn geen parkeervakken aanwezig. Hier dient op de rijbaan geparkeerd te worden. Op trajectdeel 3 is een maximum snelheid van 30 km/uur minder noodzakelijk. De weg is hier relatief breed en er zijn parkeervakken aanwezig. Op trajectdeel 2 en 3 wordt de snelheidslimiet niet door de weginrichting ondersteund. Dit komt met name door de relatief open omgeving en het relatief brede wegprofiel. Tevens ontbreken snelheidsremmende maatregelen die een lagere snelheid kunnen afdwingen.

Op trajectdelen 2 en 3 wordt regelmatig harder gereden dan de maximum snelheid van 30 km/uur. De mate van overschrijding is echter beperkt. Op beide trajectdelen ondersteunt de weginrichting mogelijk de snelheidslimiet te weinig. Het ontbreken van snelheidsremmende of attentieverhogende maatregelen op kruispunten verklaart mogelijk de relatie tussen de ongevallen en weginrichting.

Advies

Omdat de weg niet overal ingericht is conform de richtlijnen voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, is het advies de weginrichting verder passend te maken en het verblijfsgebied als geheel vorm te geven als 30 km/uur zone.

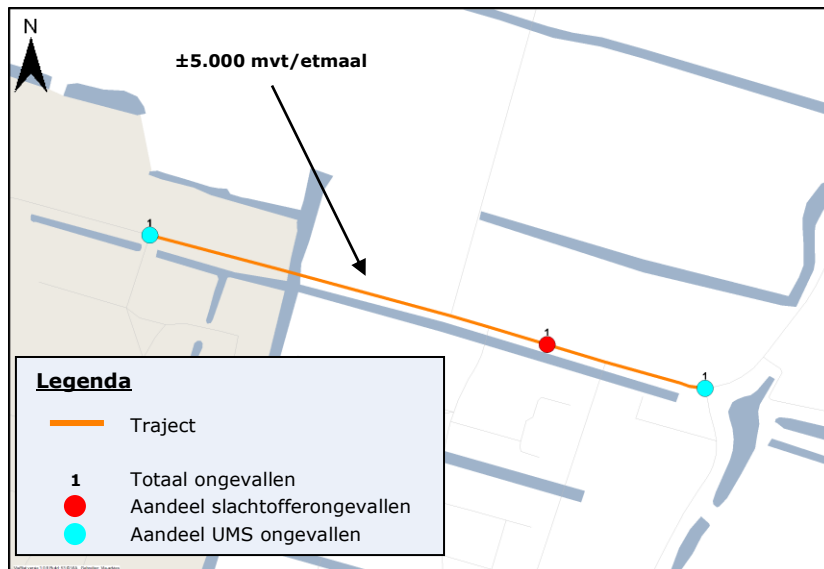
Traject 15: Twuyverweg (Sint Pancras)

Locatie: tussen de Kabelrijs en de Dijkstalweg

Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtsk kaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

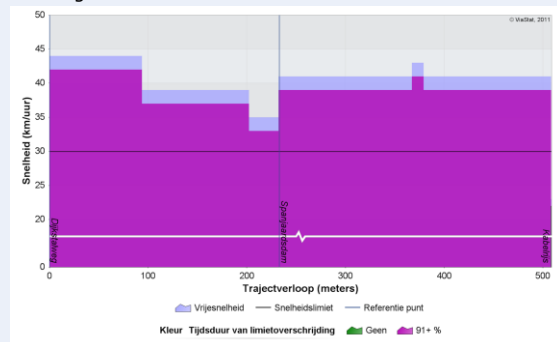


Opvallendheden ongevallen

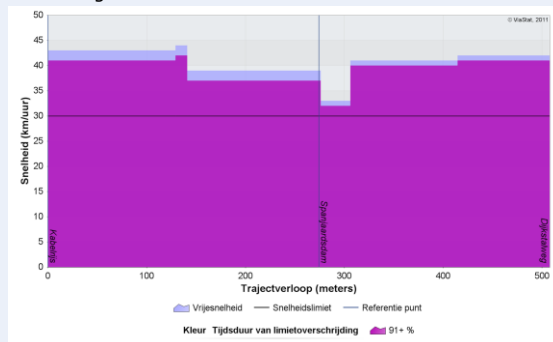
- op het traject hebben 3 ongevallen plaatsgevonden, verspreid over drie verschillende locaties;
- 2 van de 3 ongevallen (67%) vindt plaats op de kruispunten van het traject. Beiden hebben als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting oost-west



Richting west-oost




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Rijrichtingscheiding	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	50 km/uur
Voetgangersvoorziening	50 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur
Parkeervorm	30 / 50 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Wegbreedte	30 / 50 km/uur
Rechtstand	50 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	30 km/uur
Openheid omgeving	50 km/uur
Verharding	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het traject hebben drie ongevallen plaatsgevonden, verspreid over drie locaties. De beide ongevallen op de kruispunten hebben als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang. Beide kruispunten betreffen gelijkwaardige kruispunten.
- » Over het gehele traject wordt harder gereden dan de snelheidslimiet van 30 km/uur gedurende een grote periode van de dag. De maximale overschrijding bedraagt bijna 15 km/uur. Alleen ter hoogte van het kruispunt met de Spanjaardsdam neemt de mate van overschrijding af en wordt de limiet van 30 km/uur benaderd.
- » De weg is ingericht met voorzieningen voor langzaam verkeer. Daarnaast zijn langs het westelijke deel van het traject parkeervakken aanwezig, waardoor niet op de rijbaan hoeft te worden geparkeerd. Uit verkeersveiligheidsoogpunt is hierdoor een snelheidslimiet van minimaal 50 km/uur gewenst. De inrichting van de weg is niet dusdanig dat de weggebruiker een snelheidslimiet van 30 km/uur kan afleiden. De weg is relatief breed op het moment dat de fietssuggestiestroken gebruikt kunnen worden door gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de omgeving relatief open en de rechtstand van de weg lang. Wel zijn op de kruispunten snelheidsremmende maatregelen aanwezig die een lagere snelheid ter hoogte van de kruispunten afdwingen.

Op de wegvakken van het traject wordt regelmatig harder gereden dan de maximum snelheid van 30km/uur. Dit is mogelijk het gevolg van een weginrichting die niet aansluit bij de geldende limiet. Vraag is echter of een snelheidslimiet van 30 km/uur op dit traject daadwerkelijk noodzakelijk is.

Advies

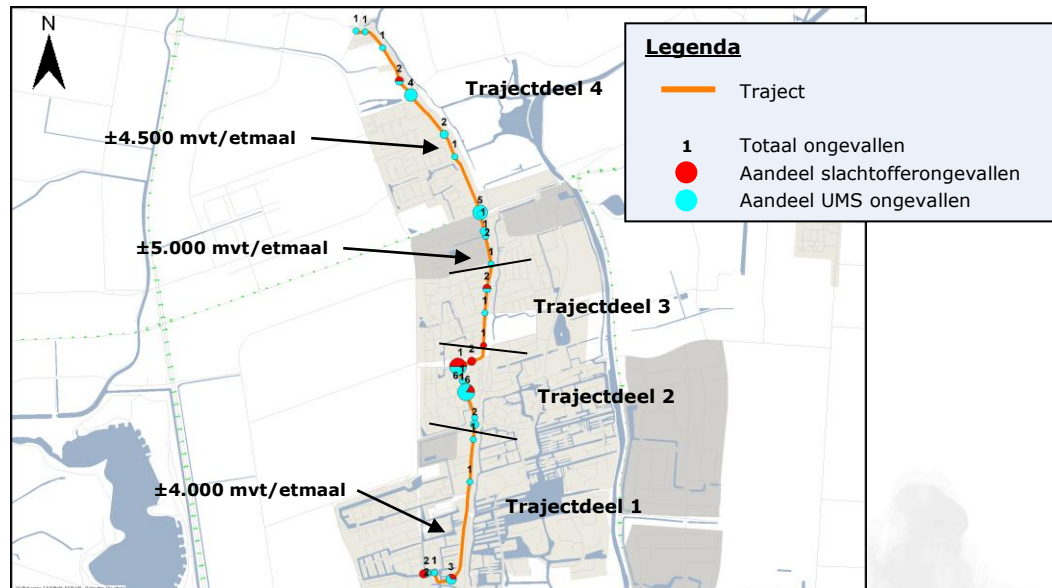
Zowel de geloofwaardige snelheidslimiet als de veilige snelheid op dit traject liggen op 50 km/uur. Daarnaast heeft de weg een ontsluitende functie. Advies is om de weg vorm te geven als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW50).

Traject 16: Voorburggracht (Zuid-Scharwoude / Noord-Scharwoude / Oudkarspel)

Locatie: tussen de Woudmeerweg en de Doofpot
Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtskaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)

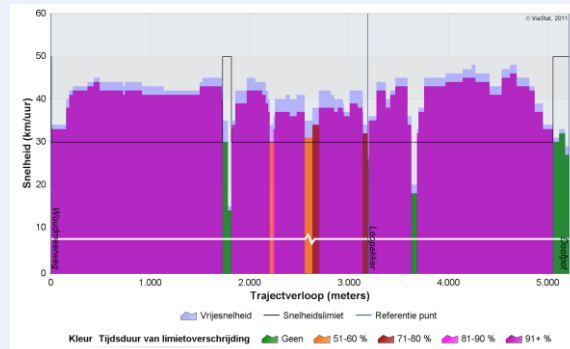


Opvallendheden ongevallen

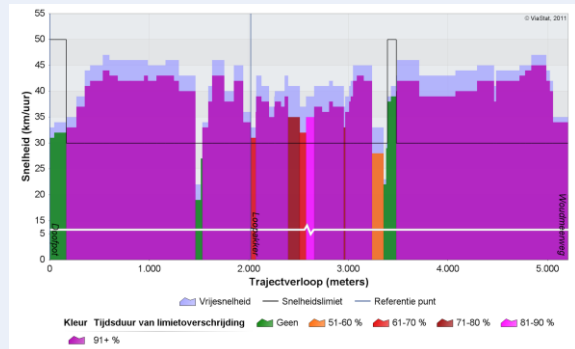
- 39 van de 56 ongevallen (70%) vinden plaats op kruispunten;
- 32 van de 56 ongevallen (57%) vinden plaats tussen gemotoriseerd verkeer onderling;
- 26 van de 56 ongevallen (46%) komen voort uit het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting noord-zuid




Richting zuid-noord




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel			
	1	2	3	4
Rijrichtingscheiding	50 km/uur	50 km/uur	30 km/uur	50 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Parkeervorm	30 km/uur	50 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur	50 km/uur	30 km/uur	50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel			
	1	2	3	4
Wegbreedte	50 km/uur	50 km/uur	30 km/uur	50 km/uur
Rechtstand	50 km/uur	50 km/uur	30 km/uur	50 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Openheid omgeving	30 km/uur	50 km/uur	30 km/uur	30 km/uur
Verharding	50 km/uur	50 km/uur	30 km/uur	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het traject vinden relatief veel ongevallen plaats (56 ongevallen in 5 jaar). Het grootste deel van deze ongevallen vindt plaats tussen gemotoriseerd verkeer onderling op de verschillende kruispunten op het traject. Alle kruispunten betreffen voorrangskruispunten. Op trajectdeel 2 is een relatief grote concentratie ongevallen aanwezig.
- » Op vrijwel het gehele traject wordt gedurende de hele dag harder gereden dan de maximum snelheid (tot ongeveer 15 km/uur te hard). Op het trajectdeel tussen de kruispunten met het Grenspad en de Molenkade (trajectdeel 3) is een mindere mate van snelheidsoverschrijding zichtbaar.
- » De Voorburggracht is, op trajectdeel 3 na, een relatief brede weg. Ondanks dat er geen voorzieningen ten behoeve van fietsers en/of parkeren aanwezig zijn op de trajectdelen 1, 2 en 4, is hier voldoende ruimte aanwezig voor een verkeersveilige verkeersafwikkeling bij een snelheid van 50 km/uur. De inrichting van deze trajectdelen is tevens dusdanig dat een weggebruiker een snelheidslimiet van 50 km/uur mag verwachten. Trajectdeel 3 is smaller uitgevoerd en daarnaast herkenbaar ingericht als 30 km/uur gebied. Over het gehele traject ontbreken snelheidsremmende maatregelen, waarbij alle kruispunten zijn ingericht als voorrangskruispunten (eventueel voorzien van verkeerslichten).

Op vrijwel het gehele traject wordt harder gereden dan de maximum snelheid van 30 km/uur. Dit geldt met name op de trajectdelen 1, 2 en 4. De weginrichting op deze delen sluit niet aan bij de ingestelde snelheidslimiet. Een concentratie ongevallen is zichtbaar op trajectdeel 2. De snelheden op dit trajectdeel zijn niet veel hoger dan op trajectdelen 1 en 4, terwijl de inrichting van de weg in nog grotere mate past bij een snelheidslimiet van 50 km/uur.

Advies

De weg is door de gemeente gecategoriseerd als 'maatwerkweg'. De weg heeft een ontsluitende functie, maar is ook onderdeel van een verblijfsgebied. De weginrichting dient op deze specifieke situatie te worden afgestemd.

Traject 17: Wilgenlaan (Zuid-Scharwoude)

Locatie: tussen de Lindelaan en de Koog

Snelheidslimiet: 30 km/uur



Overzichtsk kaart (geregistreerde ongevallen 2006-2010)



Opvallendheden ongevallen

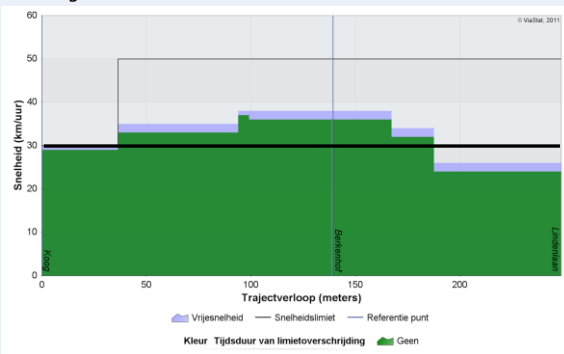
- op het traject heeft 1 ongeval plaatsgevonden, op het kruispunt Wilgenlaan – Lindelaan. Het betreft een ongeval tussen een personenauto en een fietser met als toedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Analyse snelheid

Richting noord-zuid



Richting zuid-noord




Beoordeling inrichting op 'Veilige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Rijrichtingscheiding	30 km/uur
(Brom)fietsvoorziening	30 km/uur
Voetgangersvoorziening	50 km/uur
Obstakelvrije zone	50 km/uur
Parkeervorm	30 km/uur
Aanwezigheid uitritten	50 km/uur
Bermverharding	n.v.t.
Gesloten verklaring	n.v.t.

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Beoordeling inrichting op 'Geloofwaardige snelheid'

Wegkenmerk	Trajectdeel
	1
Wegbreedte	30 / 50 km/uur
Rechtstand	30 km/uur
Snelheidsremmende maatregelen	50 km/uur
Openheid omgeving	30 km/uur
Verharding	50 km/uur

 = wegkenmerk is niet in overeenstemming met snelheidslimiet

Conclusies

- » Op het traject heeft één ongeval plaatsgevonden, op het kruispunt Wilgenlaan - Lindelaan. Op basis hiervan kunnen geen conclusies getrokken worden met betrekking tot het ongevalbeeld.
- » De snelheidsoverschrijding op het traject vindt voornamelijk plaats op het midden van het traject, ter hoogte van het kruispunt met de Iepenlaan en Berkenhof. De mate van overschrijding is echter beperkt (maximaal 8 km/uur).
- » Op het traject ontbreekt een voorziening voor fietsers. Daarnaast zijn geen parkeervakken aanwezig en wordt op de rijbaan geparkeerd. Uit verkeersveiligheidsoogpunt is de limiet van 30 km/uur hier gewenst. De rechtstand van de weg is kort en daarnaast ligt de weg in een gesloten omgeving (woonstraat). Het wegprofiel is relatief breed. Wordt er echter op de rijbaan geparkeerd, dan leidt dit niet direct tot een hogere snelheid. De weginrichting is dusdanig dat de weggebruiker de snelheidslimiet hieruit kan afleiden. Wel ontbreken snelheidsremmende maatregelen.

Op het traject vindt weliswaar een snelheidsoverschrijding plaats, maar deze is beperkt. De inrichting van de weg voldoet niet geheel aan de inrichtingseisen voor 30 km/uur wegen, gezien het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen op met name de kruispunten.

Advies

Omdat de weggebruiker op basis van de weginrichting een hogere snelheidslimiet verwacht (50 km/uur) en vanuit verkeersveiligheidsoogpunt snelheden hoger dan 30 km/uur niet gewenst zijn, is het advies de weg in te richten conform de richtlijnen voor ertoeegangswegen binnen de bebouwde kom (ETW30).

1.5 Overzicht aanbevelingen

In de onderstaande tabel zijn per traject de overall conclusies opgenomen per onderdeel van de toets. In de laatste kolom is steeds kort het maatregel advies weergegeven.

Traject	Objectief verkeersonveilig	Snelheid	Inrichting		Advies
			Geloofwaardige limiet	Veilige limiet	
1: Bovenweg	x	x	50 km/uur	30 km/uur	Maatwerkweg
2: De Mossel			50 km/uur	30 km/uur	Weginrichting aanpassen op 30 km/uur
3: De Punt	x	x	50 km/uur	50 km/uur	Inrichten als GOW50
4: Dijkstalweg		x	50 km/uur	50 km/uur	Weginrichting aanpassen op 30 km/uur
5: Breekland			50 km/uur	30 km/uur	Weginrichting aanpassen op 30 km/uur
6: Dr. Wilminkstraat		x	50 km/uur	50 km/uur	Weginrichting aanpassen op 30 km/uur
7: Dulleweg	x		30 km/uur	50 km/uur	-
8: Gedempte Veert			50 km/uur	30 km/uur	Weginrichting aanpassen op 30 km/uur (bij woningbouw)
9: Kanaaldijk		x	50 km/uur	50 km/uur	In overleg met bewoners nagaan of maatregelen gewenst zijn. De huidige snelheidslimiet van 30 km/uur is daarbij uitgangspunt
10: Kasteelstraat		x	50 km/uur	30 km/uur	Weginrichting aanpassen op 30 km/uur
11: Lepelaar	x	x	50 km/uur	30 km/uur	Weginrichting en limiet aanpassen naar GOW50
12: Loopakker	x	x	50 km/uur	30 km/uur	Maatwerkweg
13: Reiger		x	50 km/uur	30 km/uur	Weginrichting en limiet aanpassen naar GOW50
14: Tulpenstraat	x		50 km/uur	30 km/uur	Weginrichting aanpassen op 30 km/uur
15: Twuyverweg		x	50 km/uur	50 km/uur	Aanpassen snelheidslimiet naar 50 km/uur
16: Voorburggracht	x	x	50 km/uur	50 km/uur	Maatwerkweg
17: Wilgenlaan			50 km/uur	30 km/uur	Weginrichting aanpassen op 30 km/uur