



Kenmerk: Keinsmerbrug in Oudesluis (gem. Schagen)

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Uitgangspunt van de advisering is het convenant “Duurzaam Veilig”. Dit convenant is (in 1997) ondertekend door het rijk, de gemeenten, de provincies en de waterschappen en gezamenlijk in regelgeving en uitvoeringsvoorschriften uitgewerkt en vastgelegd.

Situatie

De Keinsmerbrug is gelegen op de kruising van de Keinsmerweg met de Grote Sloot in het noorden van de gemeente Schagen. De Keinsmerweg is een ca. 6,00 meter brede erftoegangsweg buiten de bebouwde kom van asfaltbeton, waarbij de fietsers beschikken over een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de weg.

De Grote Sloot bestaat uit twee erftoegangswegen buiten de bebouwde kom aan weerszijden van een brede vaart (de Grote Sloot). Beide asfaltwegen hebben een enkele –ook in asfalt uitgevoerde– verkeersdrempel en zijn resp. 6,00 meter (Z-O) en 5,00 meter (N-W) breed. Er liggen geen fietspaden langs deze wegen. De zuid-oostelijke weg is kortgeleden opnieuw geprofileerd en van asfalt voorzien.

De brug is bol uitgevoerd, hetgeen het zicht op het verkeer aan de andere zijde van het water belemmert. De breedte van de rijbaan op de brug is 6,00 meter.

In alle rijrichtingen is kort vóór de brug een snelheidsbeperking van 30 km/h ingesteld. De overgang van 60 km/h naar 30 km/h is, behalve met borden aangegeven, voorzien van een verkeersdrempel.

De kruisingsvlakken aan weerszijden van de brug zijn uitgevoerd als een gezamenlijk plateau.

Omdat de brug te smal is voor het continueren van het fietspad langs de Keinsmerweg worden de fietsers in noordelijke richting kort voor de kruising met de Grote Sloot naar de rechterzijde van de weg geleid; ongeveer 60 meter ten noorden van de brug worden de fietsers weer teruggeleid naar het tweerichtingsfietspad.

Het weggedeelte van de Keinsmerweg tussen de brug en de plaats waar de fietsers worden teruggeleid is 7,50 meter breed.

Zowel de Keinsmerweg als het zuidelijke deel van de Grote Sloot worden veelvuldig gebruikt door regionaal doorgaand verkeer. De noordzijde van de Grote Sloot wordt – behalve voor de bereikbaarheid van de aanliggende panden – met name gebruikt als schoolfietsroute. De Keinsmerbrug is het verzamelpunt voor de scholieren richting Schagen.

Er zijn geen geregistreerde ongevalgegevens bekend.

Probleemstelling

De automobilisten houden zich niet aan de maximum snelheden, terwijl het zicht naar rechts op sommige plaatsen onvoldoende is. Dit leidt regelmatig tot ongevallen en levensgevaarlijke situaties. Op de brug en de beide kruisingen bevinden de fietsers zich op de rijbaan, hetgeen de onveiligheid nog belangrijk vergroot.

Bewoners vragen maatregelen om de veiligheid te verbeteren.

Standpunt wegbeheerder

De wegbeheerder is het Hoogheemraadschap Noorderkwartier.

De woordvoerder van dit schap stelt, dat de goede maatregelen zijn genomen (snelheidsbeperking en drempels en plateau), maar erkent dat er te hard wordt gereden, zowel op de aansluitende wegen als op de kruising zelf.

Hij beschikt niet over geregistreerde ongevalgegevens, maar kan zich wel voorstellen dat er regelmatig iets mis gaat op de kruisingen bij de brug.

Hij staat open voor goede suggesties, die de verkeersveiligheid verbeteren.

Probleemanalyse

Bij observatie is het al spoedig duidelijk, dat op de kruising – ook vanuit de richtingen met slecht zicht naar rechts – te hard wordt gereden. De hoge brug heeft daarnaast het gevolg, dat men geen zicht heeft op de situatie aan de andere zijde van de brug. Desondanks passeert men de brug geregeld met een snelheid, die reageren op een onverwachte situatie aan de aan de andere zijde moeilijk zo niet onmogelijk maakt.

De bochten zijn – noodgedwongen door ruimtegebrek – dermate krap bemeten, dat men als automobilist bij het rechtsaf draaien de brug op gedeeltelijk van de linker weghelft gebruik moet maken.

De verhalen van de omwonenden aangaande ongevallen en zeer kritieke situaties, die zich hebben voorgedaan en nog steeds voordoen, zijn bij het observeren van de situatie meer dan plausibel. Deze conclusie werd ondersteund door het feit, dat twee uur na de observatie zich weer een aanrijding had voorgedaan.

Al met al een situatie, waarvan duidelijk is dat het rijden over de betreffende kruispunten en de brug alleen veilig mogelijk is indien door iedereen zo langzaam wordt gereden, dat men nog

adequaat kan reageren op de onverwachte situaties, die zich geregeld voordoen en (zonder aanpassingen) zich zullen blijven voordoen. Met andere woorden, dat er in feite niet harder wordt gereden dan de toegestane snelheid van 30 km/h. Deze snelheid moet daarom niet alleen worden ingesteld, wat in de huidige situatie ook al het geval is, maar moet worden afgedwongen.

Een complicerende factor is nog het fietsverkeer. Ondanks het feit, dat op een erftoegangsweg verondersteld wordt, dat alle verkeersoorten van dezelfde rijbaan gebruik maken, is het in deze omstandigheden een goede zaak dat langs de Keinsmerweg een tweerichtingsfietspad ligt. Het probleem in deze situatie is, dat de brug te smal is voor het continueren van het fietspad over de vaart. Maar zonder fietspad moet de fietser rechts op de weg rijden; daarom moeten fietsers in N-O-richting vóór de kruising naar rechts rijden en na de brug weer opnieuw naar het fietspad worden geleid. Derhalve wordt de automobilist bij de brug behalve met een complexe situatie vanwege een kruising en slecht zicht naar rechts ook nog geconfronteerd met fietsers op de weg. Deze fietsers gedragen zich ook nog anders, omdat zij de hobbel van de brug over moeten. Er is daarom veel aan veiligheid te winnen als de fietsers een eigen ruimte houden.

Mogelijkheden/aanbevelingen

Zoals uit bovenstaande analyse blijkt, moet de oplossing van de huidige verkeersonveiligheid gevonden worden in het afdwingen van de toegestane rijsnelheid van 30 km/h. Als dit succesvol is zal het aantal aanrijdingen sterk teruglopen en ook de ernst van de ongevallen minder worden.

Gezien de beperkte breedte van de toeleidende wegen is afremming door middel van verkeersdrempels (al dan niet in combinatie met een wegversmalling) het meest effectief. De vormgeving van deze verkeersdrempels luistert heel nauw. Deze nauwkeurigheid is niet te bereiken met asfaltdrempels, maar er zal moeten worden gewerkt met andere materialen, zoals b.v. betonplaten. Dit geldt ook voor het plateau. Momenteel is er nauwelijks sprake van een verhoging en is het plateau alleen kenbaar door markering. Ook hier zijn effectieve snelheidsremmers vereist. De automobilisten mogen niet plotseling en onverwachts geconfronteerd worden met dergelijke snelheidsremmers; de borden A1 zijn hiervoor niet voldoende. Met extra borden zal de automobilist tijdig op de hoogte moeten worden gesteld van de naderende situatie, liefst met uitleg van het waarom.

De doortrekking van het fietspad is op korte termijn niet te verwezenlijken. Het is noodzakelijk, dat de oversteekruimte over het water wordt vergroot. Dat is alleen te realiseren door het aanleggen van een fietsbrug naast de huidige brug. Bovendien dient de Keinsmerweg direct ten noorden van de brug ook te worden verbreed zodat plaats geboden kan worden voor het fietspad. Omdat dit pad tweerichtingsverkeer heeft moet het worden afgescheiden van de rijbaan; deze afscheiding dient minimaal 0,50 meter breed te zijn. De totale wegbreedte is 7,50 meter. Als het fietspad 2,00 meter breed wordt gehouden (in feite te smal voor een dergelijk pad, maar in deze omstandigheden acceptabel) resteert er 5,00 meter voor de rijbaan. Dit is te smal; daarom is uitbreiding in de richting van het water noodzakelijk, liefst met 1,00 meter, maar indien dit niet mogelijk is volstaat 0,50 meter.

De fietsoversteken van de Grote Sloot kunnen verhoogd en in rood worden uitgevoerd met voorrang voor de fietsers, maar dit is niet noodzakelijk. Bij voorkeur dient de aanleg te geschieden conform de oplossingen van dergelijke situaties in de omgeving.

Advies

De huidige situatie van de kruispunten aan weerszijden van de Keinsmerbrug is verkeersonveilig en dient te worden aangepakt. De belangrijkste verbetering zou zijn het effectief afdwingen van de toegestane rijsnelheid van 30 km/h met verkeersdrempels en een effectief plateau.

Bovendien zou de situatie voor de fietsers verder verbeterd kunnen worden door de doortrekking van het fietspad langs de Keinsmerweg. Hiertoe dient een fietsbrug te worden aangelegd en dient een kort weggedeelte te worden verbreed. Gezien deze oplossing geld en tijd kost zou deze doortrekking zo spoedig mogelijk (financieel) ingepland dienen te worden.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:

Ing. H.J. Mulder en ir. H. Pilot, Verkeerskundig Consulenten, Veilig Verkeer Nederland.

c.c. wegbeheerder t.a.v. Hoogheemraadschap Noorderkwartier – Dhr. Keizer.

c.c. Noord-Hollands Dagblad t.a.v. Dhr. Visser.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over de analyse en zienswijze kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Kijk hiervoor op de website van Veilig Verkeer Nederland: www.veiligverkeernederland.nl/regionale_steunpunten.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl.