

<b>Aan</b> Vereniging Dorpsbelangen Hellouw	<b>Betreft</b> Second opinion ontsluiting Hellouw N830	<b>Datum</b> 26 januari 2018
<b>Van</b> Hans van Rijen	<b>Bijlage</b> -	<b>Projectnummer</b> 120068.001-D01

### Aanleiding

De provincie en gemeente Neerijnen willen de verkeersveiligheid van de aansluiting van Hellouw op de N830 verbeteren. Hiertoe hebben zij plannen om een rotonde aan te leggen, het kruispunt Irenestraat om te zetten in een "koude oversteek" (alleen oversteken) en het kruispunt Oudenhof af te sluiten. De vereniging Dorpsbelangen Hellouw heeft gevraagd het plan verkeerskundig globaal te beoordelen en eventuele alternatieven aan te geven. De resultaten kunnen gebruikt worden als input voor inspraak, bijvoorbeeld tijdens de inloopavond van 30 januari 2018. Wij hebben hiervoor het huidige voorstel en het achterliggende advies zoals weergegeven in het rapport "Advies ontsluitingsstructuur Hellouw" [Megaborn 2012] (verder vermeld als "rapport 2012") bestudeerd. In deze memo treft u onze bevindingen. Wij hebben daarbij de structuur, zoals ook opgenomen in het rapport 2012 aangehouden.

### Algemeen

- het uitgangspunt van het voorstel is conform de CROW en SWOV richtlijnen: beperken van het aantal aansluitingen op de N830. Het uitgangspunt wordt echter hard doorgetrokken, door per definitie ook de Oudenhof af te sluiten. Daarentegen wordt juist afgeweken van dit uitgangspunt door de Irenestraat als koude voorrangskruising te behouden;
- een rotonde bij de aansluiting Korfgraaf is een oplossing conform de richtlijnen van het CROW en SWOV en een goed en verkeersveilig alternatief voor de ontsluiting via de Irenestraat;
- er is in het rapport 2012 niet gezocht naar alternatieven;
- het rapport 2012 gaat in de beoordeling uit van een parallelweg voor de ontsluiting van Hellouw-noord, terwijl deze niet terugkomt in het nu voorliggende voorstel.

Het algemene uitgangspunt voor de aanpak van de ontsluitingsstructuur en het verbeteren van de verkeersveiligheid is het beperken van het aantal aansluitingen op de N830. En indien een aansluiting noodzakelijk is, dient deze bij voorkeur de vorm van een rotonde te hebben. Een voorrangskruispunt is ook mogelijk, maar heeft niet de voorkeur. Dit uitgangspunt is conform de richtlijnen van het CROW en de SWOV, maar is in het voorstel hard toegepast: de aansluiting Korfgraaf wordt een rotonde. En het kruispunt Oudenhof wordt volledig afgesloten. Het voorstel wijkt echter af doordat de Irenestraat open blijft, nota bene als een koude aansluiting. Een kruispuntvorm die door het CROW niet wordt aanbevolen.

Opvallend is dat het rapport 2012 uitgaat van een aantal vooraf vastgestelde varianten. Allen met maar één aansluiting middels een rotonde. Er is niet gezocht naar meerdere varianten of combinaties. Ook gaat het rapport 2012 ervan uit dat de in ieder geval een parallelweg wordt aangebracht ter ontsluiting van Hellouw-noord, terwijl deze in de uiteindelijke variant niet meer terugkomen.

Een rotonde bij de aansluiting Korfgraaf is in principe een goede oplossing en een goed alternatief voor de ontsluiting via de Irenestraat. Het is de meest veilige aansluiting en conform de CROW en SWOV richtlijnen. De snelheid van het verkeer op N830 wordt hierdoor maximaal geremd. Ook komt het kruispunt verder van de flauwe bocht in de N830 te liggen, waardoor verkeer op N830 vanaf het oosten meer zicht heeft op het kruispunt. Een rotonde heeft ook voldoende capaciteit voor de intensiteiten op de N830.

### Verkeershinder

- het rapport 2012 gaat uit van een onjuiste aanname in de toename van het aantal verkeersbewegingen binnen de bebouwde kom;
- afsluiten van het kruispunt met de Oudenhof leidt tot een verdubbeling van de intensiteit op de Korfgraaf (tussen Irenestraat en De Morgen);
- dit levert extra verkeershinder en verkeersonveiligheid, omdat juist daar een school, voetbalvereniging en een dorps huis zijn gevestigd. Ook is een toename van het verkeer niet gunstig wegens de aanwezige haaksparkeervakken.

In het rapport 2012 wordt gesteld dat bij een ontsluiting via de Oudenhof bijna al het verkeer van/naar Hellouw via de bebouwde kom moet rijden. Terwijl bij een ontsluiting via de Korfgraaf zou gelden dat alleen het verkeer van/naar de Irenestraat en Beatrixstraat via de bebouwde kom moet rijden. Dit is volgens ons een onjuiste aanname. In het huidige voorstel, een ontsluiting via de Korfgraaf moet ook het merendeel van het verkeer van/naar Hellouw via de bebouwde kom rijden.

Dit verkeer moet via de Korfgraaf (tussen de Irenestraat en De Morgen) rijden, waar een school, een voetbalvereniging en een dorps huis zijn gevestigd. In het geval beide aansluiting openblijven, zal de huidige situatie blijven bestaan: het verkeer zal zich ongeveer gelijk verdelen over de aansluiting Oudenhof en Korfgraaf. Inclusief het verkeer als gevolg van eventuele nieuwe woningbouwontwikkelingen betekent dit geen 2.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) door de Korfgraaf, maar een halvering daarvan. Voor een erftoegangsweg, zoals de Korfgraaf is een intensiteit van 2.000 mvt/etm weliswaar getalsmatig acceptabel, maar door de aanwezigheid van de functies en de aanwezigheid van haaksparkeerplaatsen is dit zeker geen verbetering en niet gunstig voor de verkeersveiligheid. Vanuit verkeershinder is het daarom aan te bevelen de ontsluiting via de Oudenhof open te houden.

### Verkeersveiligheid

- door de koude aansluiting bij de Irenestraat bestaat de kans dat de verkeersonveiligheid toeneemt;
- bij voorkeur Hellouw-noord ontsluiten op de rotonde via een parallelweg;
- de oversteek Irenestraat openhouden voor fietsers en voetgangers;
- het kruispunt Irenestraat voorzien van een middeneiland, zodat fietsers in twee etappes kunnen oversteken;
- indien een parallelweg niet haalbaar blijkt, de oversteek voorzien van een zodanig breed middeneiland, dat ook auto's in twee etappes kunnen oversteken;
- het kruispunt voorzien van voorwaarschuwingen, zoals verkeersborden, inleidende markering en verlichting;
- conform de richtlijnen van het CROW de snelheid van het verkeer bij het voorrangskruispunt door middel van een drempel verlagen tot 50 km/uur;
- afsluiting van het kruispunt Oudenhof betekent extra verkeer op de routes Waalbandijk-Margrietstraat en Waalbandijk-Zijving en de parallelweg tussen de Oudenhof en Zijving. Dit past niet binnen Duurzaam Veilig en levert verkeersonveiligheid op het kruispunt Zijving-N830 en voor fietsers op de parallelweg;
- ten behoeve van de verkeersveiligheid het kruispunt Oudenhof openhouden voor verkeer van/naar het oosten en te voorzien van een linksaffer, in combinatie met een linksafverbod met bijbehorende inrichting voor verkeer richting het westen

De flauwe bocht voor de Irenestraat is een belangrijke oorzaak van de verkeersonveiligheid van het kruispunt Irenestraat. Door dit kruispunt te vervangen door de rotonde bij de Korfgraaf wordt dit ondervangen. In het huidige voorstel blijft het kruispunt Irenestraat echter ook open. Fietsers en gemotoriseerd verkeer van/naar Hellouw-noord kunnen hier middels een koude kruising oversteken. Een deel van het verkeersveiligheidsvoordeel verdwijnt hiermee. De kans bestaat zelfs dat de verkeersonveiligheid toeneemt doordat verkeer op de N830 hun focus op de rotonde legt en daardoor eventueel overstekend verkeer bij de Irenestraat te laat opmerkt. Daarnaast zal minder verkeer bij de Irenestraat oversteken, waardoor verkeer op de N830 daar ook minder rekening mee gaat houden.

Ons advies is uit te blijven gaan van een aansluiting van Hellouw-noord op de rotonde door een parallelweg. Omdat de omrijafstand voor fietsers tussen Hellouw en Hellouw-noord te groot is (400 meter) verdient het wel de voorkeur de aansluiting te behouden voor fietsers en voetgangers. Hiertoe wordt het kruispunt bij voorkeur voorzien van een middeneiland, zodat fietsers in twee etappes kunnen oversteken. Een goed voorbeeld hiervan is opgenomen in figuur 1, waarbij fietsers gedwongen worden te fietsen en daarmee te kijken in de richting van het aankomende, voorrangsgerechtigde verkeer, en niet in één keer kunnen door fietsen.



Figuur 1 – fietsoversteek met middengeleider

Mogelijk is een parallelweg financieel of bestuurlijk niet haalbaar. In dat geval zal de kruising met de Irenestraat ook voor gemotoriseerd verkeer van/naar Hellouw-noord open moeten blijven. Om afslaand verkeer tegen te gaan zal dit een "koude aansluiting" moeten zijn. Daarbij dient echter wel gerealiseerd te worden dat verkeer toch zal gaan afslaan. Zeker verkeer dat vanaf of naar het oosten rijdt indien de aansluiting Oudenhof is afgesloten. Dit betekent daarmee geen verbetering, maar eerder een verslechtering van de huidige verkeersveiligheid, omdat ander verkeer op de N830 dit niet zal verwachten. Een parallelweg of een aansluiting van de Oudenhof is daarom niet alleen vanuit bereikbaarheidsoogpunt gewenst, maar zeker ook vanuit verkeersveiligheidsoogpunt.

Indien de parallelweg niet haalbaar blijkt, verdient het de voorkeur de oversteek in ieder geval te voorzien van een middeneiland, zodat ook auto's in 2 etappes kunnen oversteken.

Daarnaast verdient het de aanbeveling om de N830 nabij het kruispunt te voorzien van de nodige voorwaarschuwingen, zoals verkeersborden, inleidende markering en verlichting. Conform de richtlijnen van het CROW wordt de snelheid van het verkeer bij voorrangskruispunten bij voorkeur verlaagd tot 50 km/uur. Hiervoor kan een drempel/plateau worden aangebracht:

- hoogte 0,08m tot 0,12m;
- helling bij voorkeur in sinusvorm in plaats van de trapeziumvorm;
- gemiddelde hellingspercentage  $\geq 1:30$  in de aanrijrichting en  $\geq 1:40$  in de afrijrichting;
- bovenzijde van het plateau ten minste 5 meter lang.

Door de afsluiting van het kruispunt Oudenhof zal een deel van het verkeer dat richting het oosten rijdt, toch een route zoeken via de oostzijde. Weliswaar zal dit nauwelijks een voordeel opleveren in reistijd (zie bereikbaarheid), maar verkeer dat een bestemming heeft in het oosten zal dit gevoelsmatig toch zo voelen. Dit betekent extra verkeer op de routes Waalbandijk-Margrietstraat en Waalbandijk-Zijving en de parallelweg tussen de Oudenhof en Zijving:

- dit gaat in tegen het Duurzaam Veilig principe dat verkeer zo snel mogelijk naar een gebiedsontsluitingsweg moet worden geleid
- extra verkeer op de parallelweg is niet wenselijk, omdat deze parallelweg eigenlijk een fietspad is;
- verkeer zal de aansluiting Zijving-N830 zoeken om daar, weliswaar tegen de regels in, de N830 op te draaien.

Op basis van het voorgaande is het advies de aansluiting Oudenhof open te houden voor verkeer vanaf Hellouw richting het oosten (vice versa). De huidige vorm is echter niet de meest verkeersveilige oplossing. Wij adviseren daarom het volgende:

- het kruispunt alleen toegankelijk maken voor verkeer vanuit/naar Hellouw richting het oosten. De noordelijke aansluiting is niet noodzakelijk. Omdat het een beperkte hoeveel verkeer is, kan dit vanaf Hellouw-noord of vanaf de bedrijven aan de Paalgraaf goed via de Paalgraaf naar het oosten rijden. Aanbevolen wordt de Paalgraaf op enkele locaties te voorzien van inhaalstroken. Om fietsers wel de mogelijkheid te geven over te steken wordt de afsluiting bij voorkeur middels paaltjes uitgevoerd;
- het kruispunt aan de oostzijde voorzien van een linksaffer. Hierdoor kan verkeer naar Hellouw linksaf slaan zonder daarbij doorgaand verkeer te hinderen. Een linksaf-vak heeft echter het nadeel dat hierdoor afdek-ongevallen kunnen ontstaan. Door het middeneiland door te trekken tot en met het kruisingsvlak kan voorkomen worden dat verkeer vanaf de Oudenhof linksaf slaat. Hierdoor kunnen ook geen afdek ongevallen ontstaan;
- rechtsaf slaan vanaf het westen niet toestaan. Dit kan door een verplichte rijrichting, ondersteunt door een vormgeving die dit ook moeilijk maakt (haakse aansluiting). Verkeer vanuit het westen kan gebruik maken van de rotonde Korfgraaf.

### Bereikbaarheid

- afsluiten van het kruispunt Oudenhof leidt tot 1.400 extra afgelegde autokilometers per dag;
- de verliestijd voor verkeer in oostelijke richting is door de afsluiting van de Oudenhof nihil;
- bij een afsluiting van het kruispunt Oudenhof blijft Hellouw goed bereikbaar voor hulpdiensten;
- door het afsluiten van het kruispunt Oudenhof is Hellouw alleen nog direct bereikbaar vanuit het westen. Alleen de route via de Waalbandijk-Zijving blijft over als alternatief. Dit alternatief betekent voor ambulances een duidelijke omrijafstand en het gebruik van een koude aansluiting;
- in het rapport 2012 wordt de bereikbaarheid van Hellouw-noord weliswaar behandeld, maar alleen beoordeeld in de situatie dat een parallelweg wordt gerealiseerd;
- indien de parallelweg niet wordt gerealiseerd, zal het kruispunt Irenestraat open moeten blijven met gevolgen voor de verkeersveiligheid.

### Hellouw

In het rapport 2012 wordt gesteld dat het voor de bereikbaarheid nauwelijks uitmaakt welke variant gekozen wordt. Daarbij wordt echter gerekend ten opzichte van een ontsluiting via de Irenestraat. Vergelijkt men een ontsluiting naar het oosten (richtpunt rotonde Marijkestraat) via de Korfgraaf met die via de Oudenhof, dan neemt de afstand echter toe met bijna 700 meter. Er vanuit gaande dat ongeveer de helft van het verkeer van/naar Hellouw richting het oosten rijdt, betekent dit dat ongeveer 1.000 mvt/etm deze extra afstand moeten rijden. Per dag betekent dit  $700m \times 1.000 \text{ mvt} \times 2$  (heen en terug) = 1.400 extra afgelegde autokilometers.

De verliestijd voor verkeer in oostelijke richting is, indien men via de Korfgraaf in plaats van via de Oudenhof moet rijden nihil. Ook de bereikbaarheid van Hellouw voor ambulances (komende vanaf Rump) blijft daarom ongewijzigd indien het kruispunt Oudenhof wordt afgesloten. De brandweer heeft zijn aanrijroute vanaf het westen en wordt dus niet beïnvloed door een afsluiting van het kruispunt Oudenhof. Door het afsluiten van het kruispunt Oudenhof is Hellouw echter alleen nog direct bereikbaar vanuit het westen. Alleen de route via de Waalbandijk-Zijving blijft over als alternatief. Een alternatief met een duidelijke omrijafstand en een koude aansluiting.

### Hellouw-noord

In het rapport 2012 wordt de bereikbaarheid van Hellouw-noord weliswaar behandeld, maar alleen beoordeeld in de situatie dat een parallelweg wordt gerealiseerd. Een parallelweg naar de rotonde Korfgraaf wordt in het rapport 2012 dan ook gezien als de enige goede oplossing. Indien de parallelweg niet wordt gerealiseerd, zal het kruispunt Irenestraat open moeten blijven. Daarmee is de bereikbaarheid gegarandeerd. Hierdoor ontstaat slechts een beperkte omrijafstand. Wel zal verkeer van/naar Hellouw gaan afslaan op de koude aansluiting (zie verkeersveiligheid).

Voor de bereikbaarheid van de bedrijven aan de Paalgraaf voor vrachtverkeer veranderd feitelijk niets, aangezien vrachtverkeer ook in de huidige situatie geen gebruik mogen maken van de Irenestraat en Oudenhof. Zij dienen te rijden via de Paalgraaf. Wij adviseren op de Paalgraaf daarvoor wel enkele inhaalstroken aan te brengen (zie verkeersveiligheid).