

Memo

datum 15 juli 2019
 aan Henk de Vos gemeente Ermelo
 van Adriaan Walraad Antea Group
 Mike Heerekop Antea Group
 kopie
 project Prins Hendriklaan Ermelo
 projectnr.
 betreft Opheffen knip

Gemeente Ermelo wil de Prins Hendriklaan openstellen, c.q. de bestaande knip ter plaatse verwijderen. Daartoe heeft de gemeente een ontwerp gemaakt. Antea Group is gevraagd om een onafhankelijke toets uit te voeren op het ontwerp: zijn de snelheidsremmers passend bij een 30km/u zone? Deze notitie behandelt achtereenvolgens of het ontwerp voldoet aan de basiskennmerken wegontwerp van Duurzaam Veilig. Vervolgens worden de snelheidsremmers besproken.

De Prins Hendriklaan heeft op dit moment een functie als erftoegangsweg met een 30km/u regime. De functie en het snelheidsregime veranderen niet bij het verwijderen van de knip. De intensiteiten zijn in de huidige situatie en ook in de toekomst gering, circa 900 motorvoertuigen (mvt)/etmaal. Op de Prins Hendriklaan is geen sprake van doorgaand verkeer van betekenis. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer zijn laag voor de begrippen van erf of erftoegangsweg. Het bestaande inrijverbod voor vrachtverkeer blijft onveranderd van toepassing.

Inrichting conform Basiskennmerken Duurzaam Veilig

Zowel de huidige inrichting als het nieuwe ontwerp van de Prins Hendriklaan komt vrijwel volledig overeen met die van een erftoegangsweg. De onderstaande tabel illustreert dit. Het ontwerp wordt hierbij beoordeeld op de basiskennmerken van Duurzaam Veilig voor een 'ideale' inrichting voor een erftoegangsweg (ETW) binnen bebouwde kom.

Tabel 1: beoordeling inrichting Prins Hendriklaan volgens de basiskennmerken ETW van Duurzaam Veilig

Overeenstemming	afwijking
- Een rijbaan zonder rijrichtingscheiding - Geen witte lengtemarkering - Openbare verlichting aanwezig - Erfaansluitingen op de rijbaan - Gemengd verkeer - Oversteken kan overal - Geen openbaar vervoer, geen haltes - Parkeren mag op de rijbaan - Horizontaal en verticaal alignement op 30km/u	Gesloten verharding (asfalt),

Wanneer de Prins Hendriklaan wordt beoordeeld op basiskennmerken Duurzaam Veilig 'minimale' inrichting voor een erftoegangsweg binnen bebouwde kom, dan voldoet deze aan alle basiskennmerken.

Er komt een voetpad in halfverharding langs de Prins Hendriklaan. Gegeven de geringe intensiteiten van gemotoriseerd verkeer en lage snelheden, zijn de inrichtingseisen voor een voetgangersvoorziening minimaal. De voetganger kan desgewenst ook gebruik maken van de rijbaan. Bovendien worden parallel aan de Prins Hendriklaan geen grote voetgangersstromen verwacht.

Met uitzondering van de aansluiting op de rotonde N303 zijn alle kruispunten van de Prins Hendriklaan met andere erftoegangswegen gelijkwaardig. Dat betekent dat verkeer van rechts voorrang heeft op die kruispunten. Het ontwerp is in lijn daarmee: er is geen voorrangsregeling of onderscheid in verharding op het kruispunt waardoor informeel voorrang kan ontstaan. De kruispunten voldoen daarmee aan de basiskennmerken voor kruispunten voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Daarmee voldoet het ontwerp aan de basiskennmerken van Duurzaam Veilig voor wegvak en kruispunt. De kans op verwarring met een verkeersader (gebiedsontsluitingsweg) is daarentegen gering.

Afstand tussen snelheidsremmers

De Prins Hendriklaan is circa 700 meter lang. Om de snelheid van het verkeer te borgen, worden snelheidsremmers gerealiseerd. Voor de inrichting van de Prins Hendriklaan worden de volgende afstanden tussen de snelheidsremmers voorgesteld (van oost naar west):

- Rotonde N303 tot start 30 km gebied (gepland optische remmer): ca 45 meter.
- Start 30 km gebied tot Maximalaan/oranjelaan (knip, gepland plateau): ca 55 meter.
- Maximalaan/oranjelaan (knip, gepland plateau) tot Beatrixlaan (optische remmer): ca 110 meter.
- Beatrixlaan (optische remmer) tot Regentesselaan (geplande plateau): ca 110 meter.
- Regentesselaan (geplande plateau) – Maximalaan (geplande plateau): ca 160 meter.
- Maximalaan (geplande plateau) – Alexanderlaan (optische remmer): ca 45 meter.
- Alexanderlaan (optische remmer) – ter hoogte huisnr 46 Prins Hendriklaan (optische remmer): ca 55 meter.
- Nr 46 - Hoenderwegweg (geen extra maatregel, bestaand plateau): ca 30 meter.
- Hoenderweg (geen maatregel) – Julianalaan (geen maatregel): ca 70 meter.



Afbeelding 1. Huidige situatie

De richtlijn drempels, plateaus en uitritten (publicatie 344) van het kennisplatform CROW beschrijft geen minimale of maximale afstand tussen snelheidsremmers. De weg moet zodanig zijn vormgegeven, dat het voor een verkeersdeelnemer vanzelfsprekend is om de juiste maximum snelheid te rijden, in dit geval 30km/u. De afstanden tussen de snelheidsremmende voorzieningen in het ontwerp zijn vergelijkbaar met wat gangbaar is in de wijk en ook wat gangbaar is in Nederland.

De gemeente Ermelo kiest ervoor om de snelheidsremmers uit te voeren als plateaus of optische snelheidsremmer, die gekoppeld zijn aan de zijwegen. Daardoor ligt de afstand tussen de snelheidsremmers al min of meer vast. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geeft op basis van onderzoek aan dat het invloedsgebied van een drempel tot ongeveer 40 meter voor en na de drempel reikt. 80 meter tussen de snelheidsremmende voorzieningen ligt in dezelfde ordegrootte als de bovengenoemde afstanden.

De inschatting is dat de voorgestelde inrichting niet alleen 30km/u aannemelijk maakt voor het verkeer, maar ook voldoende zelfhandhavend zal zijn. De politie zal aangeven als de weg niet zelfhandhavend is, bij het nemen van het bijbehorende verkeersbesluit. Politie kan worden gevraagd om in de eerste periode na het verwijderen van de knip toezicht te houden, om zodoende het gewenste gedrag in te laten slijten.

De uitvoering van de drempels moet passend zijn voor het wegbeeld en het snelheidsregime plaatse. Er mag geen 30km/u drempel worden toegepast op een 50km/u of een 60km/u weg. Mede omdat de route wordt gebruikt door nood- en hulpdiensten. Een snelheidsremmer mag niet sterker remmend zijn dan nodig, gegeven de limiet.

Overigens is voor de snelheidsremmende werking niet zo zeer de hoogte, alswel de vormgeving ('de sinus') van de drempel bepalend. De optische snelheidsremmer zullen minder effect hebben dan de fysieke snelheidsremmers. Daar waar een optische snelheidsremmer wordt toegepast, is in alle gevallen een fysieke snelheidsremmer in de directe omgeving.

Op korte termijn zal de gemeente Ermelo snelheidsremmende maatregelen toepassen op de Julianalaan. Het verdient aanbeveling deze maatregelen te evalueren (voor- en na- studie) en voor zover nodig de bevindingen te gebruiken bij het toepassen van de snelheidsremmende maatregelen op de Prins Hendriklaan en omgeving.

Conclusie

Conclusie is dat het ontwerp vrijwel voldoet aan ideale basiskennmerken van Duurzaam Veilig. Het ontwerp voorziet in voldoende snelheidsremmende maatregelen om 30km/u aannemelijk te maken als limiet en naar verwachting ook om 30km/u zelfhandhavend te maken. Evaluatie van de maatregelen op de Julianalaan kan aanvullende argumenten leveren.