

Wegvisie

N375 Duurzaam veilig

Pesse - Meppel



Wegvisie

N375 Duurzaam veilig

Pesse - Meppel

Provinciale/Gedeputeerde staten van Drenthe
Juli 2017

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe

Inhoud

1. N375 – ontstaan en functie	4
2. Visie op de N375	5
3. Onderzoeksmethodiek	5
4. Resultaten analyse	7
5. Conclusie en vervolg	10

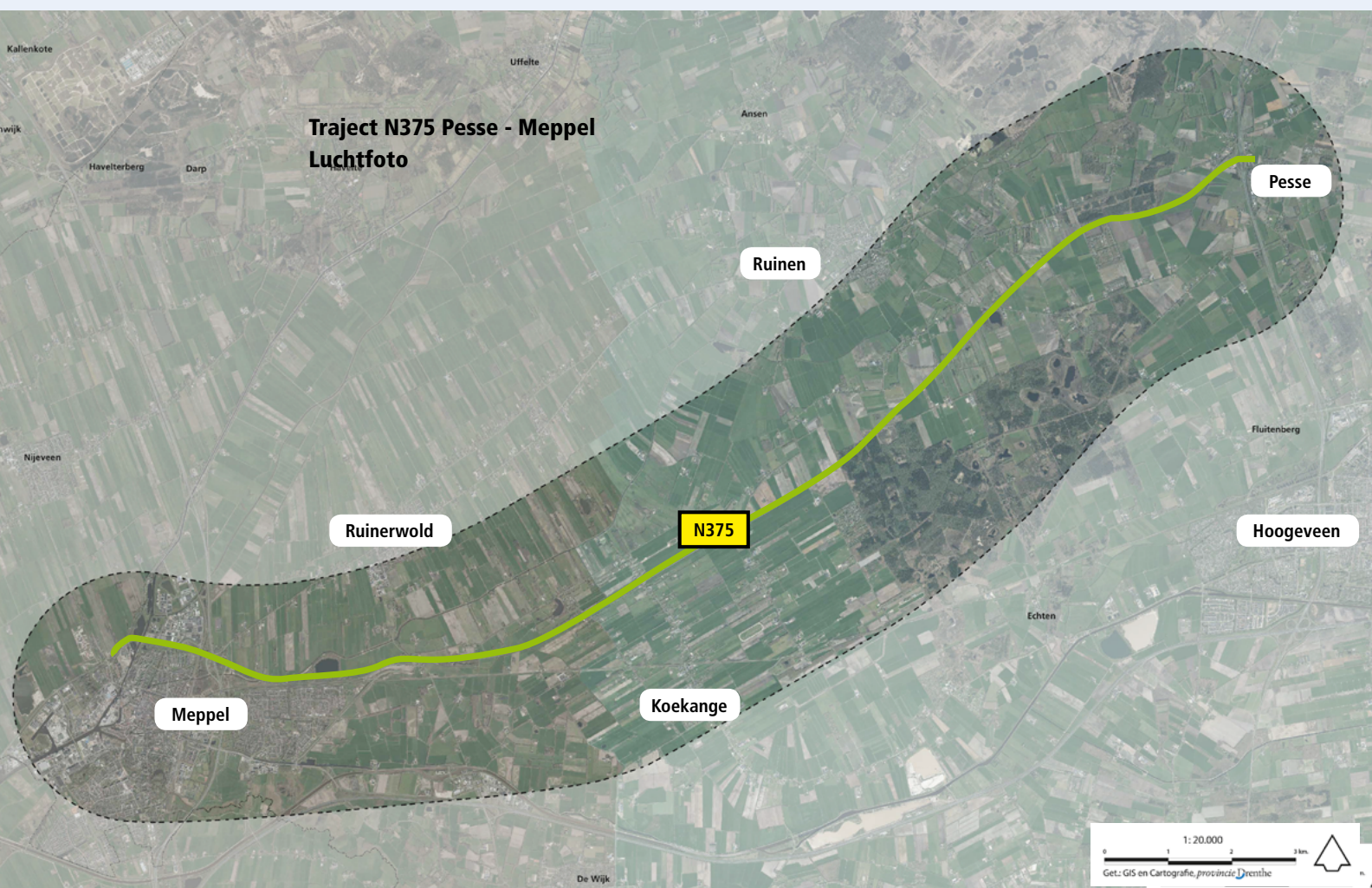
Wegvisie N375

De Wegvisie N375 beschrijft hoe de provincie Drenthe als wegbeheerder aankijkt tegen de inrichting van de N375 tussen Pesse en Meppel. Daarbij is het uitgangspunt dat de provincie Drenthe er naar streeft al haar wegen te laten voldoen aan de richtlijnen Duurzaam Veilig. De wegvisie heeft betrekking op de gehele weginrichting en gaat in op welke punten het traject niet voldoet aan de geldende richtlijnen.

De wegvisie is een opmaat naar een nog op te stellen uitvoeringsprogramma N375 waarin, in overleg met belanghebbenden, wordt beschreven welke maatregelen worden uitgevoerd om de N375 Duurzaam Veilig in te richten.

1. N375 – ontstaan en functie

Vanwege de toename van het autoverkeer besluit de provincie Drenthe in de jaren '50 om met provinciale middelen een aantal nieuwe autowegen (100 km/u) aan te leggen. In 1960 start de aanleg van P14, de huidige N375 van Eursinge naar Meppel. Op 9 mei 1966 wordt het tracé officieel geopend. Daarmee is een doorgaande autowegverbinding tussen Zwolle en Assen een feit. Oorspronkelijk was het de bedoeling om de P14 om te bouwen tot autosnelweg (120 km/u). Mede ingegeven vanuit het feit dat Hoogeveen aangewezen werd als ontwikkelkern, besluit het Rijk niet de P14 maar de P15 via Eemten en Hoogeveen op te nemen in het Rijkswegenplan.



Vanaf 1979 heeft de huidige A28 de functie van hoofdroute Zwolle – Groningen overgenomen van de N375. Na het gereed komen van knooppunt Lankhorst, ten zuiden van Meppel, is de N375 begin jaren '90 afgewaardeerd tot gebiedsontsluitingsweg (GOW). Een GOW heeft een stroomfunctie op de wegvakken, een uitwisselfunctie op kruisingen (Echtenseweg, Koekangerveldweg, Weerwille en Broekhuizen) en een snelheidsregiem van 80 km/h. Met andere woorden, de functie van N375 is het ontsluiten van het gebied tussen Pesse en Meppel en het laten aansluiten van dit gebied op de stroomwegen A28 en A32. De N375 is door het Rijk aangewezen als calamiteitenroute (U33). Een calamiteitenroute is een alternatieve route om het verkeer om te leiden als de autosnelweg (gedeeltelijk) afgesloten is. Dit betekent dat de N375 de officiële omleidingsroute is bij calamiteiten op de A28 of de A32.

2. Visie op de N375

De N375 is een gebiedsontsluitingsweg (GOW) ingericht conform de richtlijnen Duurzaam Veilig, die een goede bereikbaarheid van het onderliggende gebied en een veilige en betrouwbare verbinding met het hoofdwegennet waarborgt.

3. Onderzoeksmethodiek

De wegvisie is gebaseerd op een analyse van de volgende gegevens:

1. Verkeerstellingen

Met 3 vaste provinciale telpunten wordt de (meerjarige) verkeersontwikkeling op de N375 gemonitord.

Daarnaast is in de eerste drie weken van november 2015 het verkeer geteld op de volgende locaties:

- Per wegvak op de hoofdrijbaan van de N375
- Bij de oversteken (aan beide zijden van de weg)
- Op alle 9 parkeerplaatsen langs de N375

De tellingen zijn geclassificeerd naar uur, snelheid en lengte van het voertuig.

2. Ongevallen

Met het verkeersongevallenanalyseprogramma VERAS en politiegegevens zijn voor de periode 2005 – 2014 de ongevallen op de N375 in beeld gebracht en geanalyseerd.

3. Wegontwerp

Met Autocad zijn alle basisgegevens van de infrastructuur (onder meer wegbreedte en obstakels in de obstakelvrije ruimte) op kaart gezet.

4. Weginrichting

Alle overige objecten zoals bebording, bomen, openbare verlichting en duikers zijn geïnventariseerd.

5. Belevingsonderzoek weggebruikers

Om inzicht te krijgen in de beleving door de weggebruiker van de N375 is in 2016 een weggebruikersonderzoek uitgevoerd. 400 weggebruikers hebben deelgenomen aan een telefonische enquête en 48 beroepschauffeurs zijn ondervraagd bij het tankstation bij de op- en afritten van de A28.

Daarnaast zijn een zestal weggebruikers geïnterviewd tijdens het rijden op de N375. De gegevens uit het weggebruikersonderzoek zijn benut om uitkomsten van de verkeerstechnische analyse te duiden en in perspectief te plaatsen.

6. Gemeentelijke Analyse Provinciale weg N375

Gemeente De Wolden heeft haar visie ten aanzien van de N375 vanuit het gemeentelijke wegennet verwoordt in de 'Gemeentelijke Analyse Provinciale weg N375'. Hierbij heeft de gemeente verschillende dorpsbelangen geconsulteerd.



4. Resultaten analyse

Snelheid

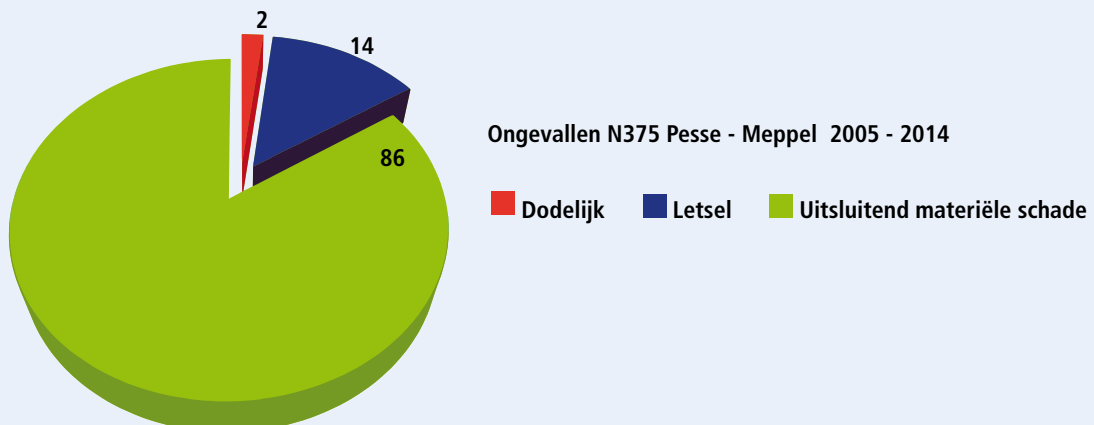
De N375 is een gebiedsontsluitingsweg met een maximum toegestane snelheid van 80 kilometer per uur. Het merendeel van de weggebruikers geeft aan dat de maximumsnelheid van 80 km/u op de N375 goed is. Gemiddeld rijdt het verkeer op de N375 circa 84,8 kilometer per uur. De V85 (de snelheid die door 85% van het verkeer niet overschreden wordt) is 95,1 km/h. Wat opvalt, is dat het verkeer gemiddeld harder rijdt op de wegvakken na het verlaten van de snelweg (A28 en A32).

Doorstroming

De capaciteit van een GOW is maximaal 1800 voertuigen per uur per rijrichting. Uit de verkeerstellingen blijkt dat de hoogst gemeten intensiteit 614 voertuigen per rijrichting per uur is. De I/C-verhouding bedraagt daarmee maximaal 0,34 (vanaf 0,70 kan sprake zijn van congestie). Dat betekent dat de capaciteit van de weg meer dan toereikend is om de intensiteit van het verkeer te verwerken en dat sprake is van een goede verkeersdoorstroming. Dit sluit aan bij de beleving van de weggebruiker.

Verkeersveiligheid

De meeste geregistreerde ongevallen in de periode 2005-2014 vallen in de categorie 'uitsluitend materiële schade' (UMS). Een uitzondering hierop vormen de overstekten: de ongevallen met letsel concentreren zich rond de overstekten. De meeste ongevallen vinden plaats op de oversteek Koekangerveldweg, oversteek Ruinerweg, oversteek Defensieweg en oversteek Berghuizen. De ongevallen op de overstekten zijn geregistreerd als ongevallen met als oorzaak "het niet verlenen van voorrang". De overstekten Koekangerveldweg (rotonde) en Ruinerweg (landbouwsluit) zijn begin 2017 aangepast om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij de parkeerplaatsen langs de N375 vinden ook ongevallen plaats. Het vermoeden bestaat dat dit te maken heeft met automobilisten die een "rondje rijden" van de parkeerplaats aan de zuidzijde naar de nabijgelegen parkeerplaats aan de noordzijde (en vice versa). Uit de ongevals cijfers blijkt dat de ongevallen die plaatsvinden hoofdzakelijk bestaan uit ongevallen met uitsluitend materiële schade. Eén van de ongevallen liep minder goed af, er viel één slachtoffer in de nabijheid van de parkeerplaatsen de afgelopen 10 jaar.



Parkeerplaatsen

Langs de weg zijn 9 parkeerplaatsen met ruimte voor meerdere voertuigen tegelijk. De parkeerplaatsen zijn allemaal Duurzaam Veilig ingericht. In onderstaande tabel is het gebruik van de parkeerplaatsen weergegeven.

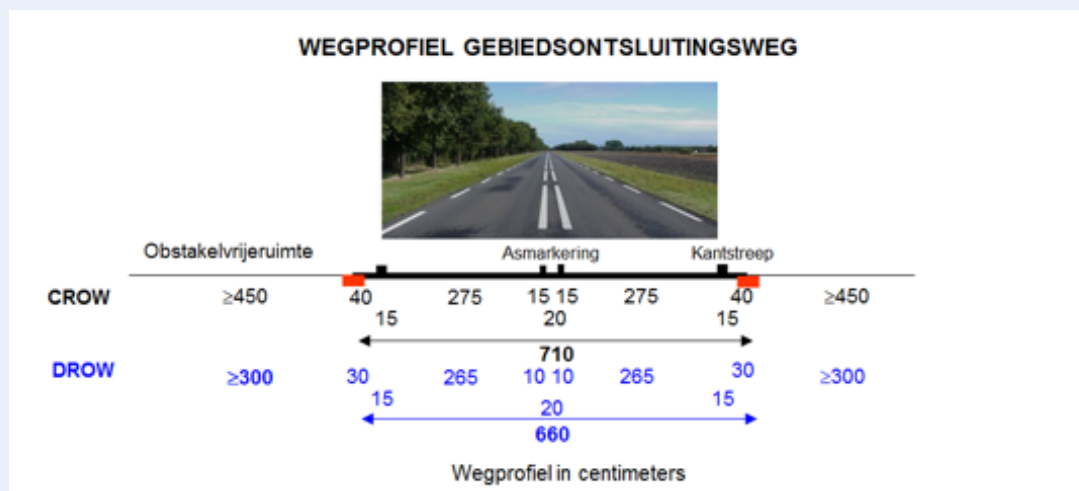
Gebruik parkeerplaatsen N375 (per 24 uur op werkdagen)

Locatie	hectometer	gemiddeld	hoogste
1 Parkeerplaats (noordzijde) tussen Echtenseweg en Koekangerveldweg	hmp. 7,5	123	137
2 Parkeerplaats (zuidzijde) tussen Koekangerveldweg en Echtenseweg	hmp. 7,3	92	115
3 Parkeerplaats (noordzijde) tussen Slagenweg en Defensieweg	hmp. 1,7	34	38
4 Parkeerplaats (zuidzijde) tussen Koekangerveldweg en Echtenseweg	hmp. 8,1	25	40
5 Parkeerplaats (zuidzijde) tussen Defensieweg en Slagenweg	hmp. 2,1	20	23
6 Parkeerplaats (noordzijde) tussen Berghuizen en Broekhuizen	hmp. 13,1	18	24
7 Parkeerplaats (noordzijde) tussen De Weideweg en Weerwille	hmp. 10,4	17	22
8 Parkeerplaats (noordzijde) tussen Slagenweg en Defensieweg	hmp. 2,5	11	14
9 Parkeerplaats (noordzijde) tussen Broekhuizen en Berghuizen	hmp. 14,9	7	12

Bij rotonde Weerwille en rotonde Ruinen zijn (bescheiden) carpoolplaatsen aangelegd. De twee carpoolplaatsen hadden in 2015 een gemiddelde bezettingsgraad van respectievelijk 28% (Ruinen) en 42% (Weerwille). De carpoolplaatsen voorzien duidelijk in een behoefte en de bieden op dit moment voldoende capaciteit.

Weginrichting

De N375 is, toen de weg werd aangelegd, ontworpen als autoweg op basis van de destijds geldende Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen (RONA). Dit betekent dat dat er bij het ontwerp van de weg rekening is gehouden met een (ontwerp)snelheid van 100 km/u. De gehele weg heeft een asfaltverharding, bestaat uit twee rijstroken en heeft geen fysieke rijrichtingscheiding. Op één punt is een wegbreedte van 6,77 meter (Hm 17.9) gemeten. Overige delen van de N375 zijn 7,10 meter of breder en voldoen daarmee aan de CROW-richtlijn (zie onderstaande figuur).



De gehele N375 tussen Pesse en Meppel voldoet tevens aan de DROW-richtlijn (Drentse Richtlijnen Ontwerp Wegen) waarbij voor wegen buiten de bebouwde kom een minimum breedte van 6,60 meter wordt gehanteerd.

Op en langs de N375 zijn geen erfaansluitingen en geen parallelvoorzieningen voor langzaam verkeer of landbouwverkeer.

Obstakelvrije ruimte

Langs een GOW is conform de DROW een obstakelvrije ruimte van minimaal 3 meter vereist. In deze ruimte mogen geen vaste voorwerpen voorkomen die ernstige schade aan het voertuig en/of ernstig letsel aan de inzittenden kunnen veroorzaken mocht een voertuig onverhoopt in de berm belanden. In de obstakelvrije ruimte langs de N375 zijn een aantal objecten als obstakels aangemerkt. Dit betreft de betonnen paaltjes ter hoogte van de parkeerplaatsen, een twaalfstal bomen en een aantal stalen lichtmasten. Deze worden aangemerkt als obstakel omdat ze niet vergevingsgezind ('botsvriendelijk') zijn vormgegeven. Lichtmasten van bijvoorbeeld aluminium zijn dat wel. Ook de ontwerpelementen die ter hoogte van de oversteeken in de obstakelvrijruimte liggen zijn niet vergevingsgezind vormgegeven.

Oversteeken

Op een GOW mogen conform de richtlijnen geen gelijkvloerse oversteeken zitten. In de N375 tussen Pesse en Meppel zitten 5 oversteeken. De oversteek Ruinerweg/ Weidenweg is onlangs gedeeltelijk afgesloten door middel van een landbouwsluiting, maar voldoet daarmee formeel niet aan de richtlijnen Duurzaam Veilig Wegontwerp. Het gebruik van de oversteeken loopt uiteen. De meest gebruikte oversteek is de Gijsselterweg. De minst gebruikte oversteek is de Ruinerveldweg. Opvallend is dat relatief veel ongevallen zijn geregistreerd bij de oversteek Defensieweg, ondanks het lagere autoverkeer.

Oversteek	Intensiteit gemiddelde werkdag (per 24 uur; totaal 2 richtingen)	Hoogst gemeten intensiteit (per 24 uur; 1 richting)
1 Oversteek Gijsselterweg	1.230	828
2 Oversteek Berghuizen	435	272
3 Oversteek Defensieweg	88	107
4 Oversteek Slagenweg	10	15
5 Oversteek Ruinerveldweg	4	12

5. Conclusie en vervolg

Op basis van de analyseresultaten wordt geconcludeerd dat voor wat betreft de wegvakken, het verhardingsdeel de N375 voldoet aan de richtlijnen en daarmee duurzaam veilig zijn ingericht. Tevens wordt geconcludeerd dat de volgende maatregelen nodig zijn om de weginrichting volledig aan te laten sluiten bij de richtlijnen Duurzaam Veilig:

1. Gelijkvloerse oversteken opheffen of duurzaam veilig inrichten
2. Bermen obstakelvrij inrichten
3. Aanpak verkeersonveilige situatie parkeerplaatsen tussen de rotonde Ruinerweg/
Echtenseweg en rotonde Koekangerveldweg

Gedeeltelijk worden bovenstaande aanpassingen meegenomen in de regulier beheer- en onderhoudswerkzaamheden van de provincie (lichtmasten en objecten in obstakelvrije ruimte). Voor de gelijkvloerse oversteken en de parkeerplaatsen wordt een proces met de omgeving doorlopen om tot een gedragen maatregelenpakket te komen. Gemeenten en provincie stellen daartoe een Uitvoeringsprogramma 'N375 Duurzaam Veilig' op waarin onder meer de maatregelen met betrekking tot de oversteken worden uitgewerkt. Het is nadrukkelijk de bedoeling draagvlak in de omgeving voor de maatregelen te creëren en deze maatregelen – binnen de gestelde kaders – samen met de belanghebbenden in het gebied nader uit te werken.

