

Kruispunt 40: N764 – N765 “Manenberg”



Inhoud

	Samenvatting kruispunt 40	5
40	Kruispunt 40: N764 – N765 (de Manenberg)	7
40.1	Inleiding	7
40.2	Observaties	7
40.3	Analyse	8
40.4	Maatregelen	10
40.5	Kosten	10

Samenvatting kruispunt 40

In dit hoofdstuk is het onderzoek naar het functioneren van de verkeersregelininstallatie op het kruispunt N764 – N765 (K40) beschreven. Op dinsdag 9 juni heeft het GGT de avondspits geobserveerd (van 16.00 – 18.00 uur). Op woensdag 10 juni de ochtendspits (van 7.00 – 9.00 uur). Tijdens deze observatie heeft het GGT zich op de verkeersveiligheid en doorstroming op het kruispunt geconcentreerd.

Het verkeer wordt niet helemaal goed verwerkt. De prioritering van het busverkeer werkt niet en de wachtrij wordt niet altijd helemaal weggewerkt. Om de verkeersveiligheid en doorstroming zo veel mogelijk te verbeteren, stelt het GGT parameterwijzingen voor. De kosten hiervan zijn geschat op circa €5.000.

Tijdens de observatie constateerde het GGT dat het verkeer op de N764 regelmatig veel te hard rijdt. Het verkeer vanaf Zwolle komt met een bocht naar het kruispunt toe rijden en krijgt pas laat zicht op de verkeerslichten.

Ook constateerde het GGT een tweetal verkeerslichten met veel defecte ledjes. Het GGT adviseert deze te repareren. De kosten worden geschat op ca €500. Het effect ervan is dat de zichtbaarheid van het verkeerslicht toeneemt, wat de verkeersveiligheid bij de oversteek verbetert.

De lage verkeerslantaarns op de N764 zijn te ver van de stopstreep geplaatst. Wettelijke voorschriften schrijven voor dat de verkeerslantaarns drie tot zes meter van de stopstreep geplaatst moeten worden. De kosten van het plaatsen van twee lage lantaarns worden geschat op €3.000. Het effect hiervan is dat het kruispunt voldoet aan de wettelijke voorschriften en dat de weggebruikers beter zicht hebben op de verkeerslantaarns.

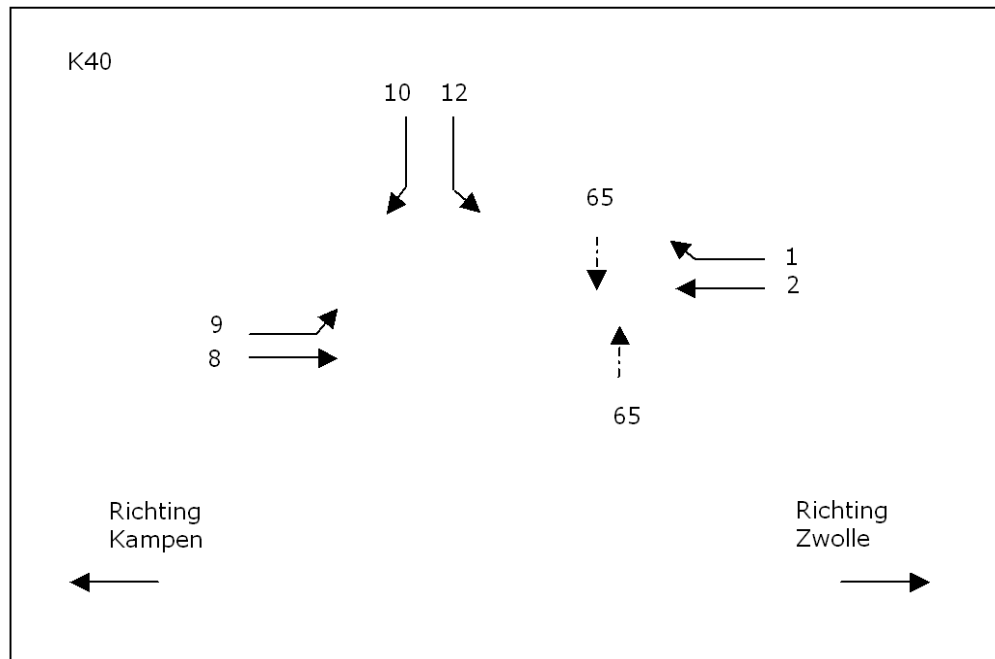
40 Kruispunt 40: N764 – N765 (de Manenberg)

40.1 Inleiding

Het kruispunt N764 – N765 (de Manenberg), kruispunt 40, ligt tussen Kampen en Zwolle (de N764) en ontsluit IJsselmuiden (de N765). De doorgaande richtingen van de N764 zijn de richtingen 2 en 8, hier geldt een maximum snelheid van 80km/h. Op de N765 vanuit IJsselmuiden geldt een maximum snelheid van 50km/h. Richting 65 is een parallelrichting voor landbouwverkeer en fietsers. De verkeersregeling is in 2008 vervangen en werkt voertuigafhankelijk. Figuur 40.1 geeft een overzicht van het kruispunt weer.

Figuur 40.1

Schematisch overzicht van kruispunt 40 met richtingnummers.



40.2 Observaties

Op dinsdag 9 juni heeft het GGT de avondspits geobserveerd (van 16.00 – 18.00 uur). Op woensdag 10 juni de ochtendspits (van 7.00 – 9.00 uur). Tijdens deze observatie heeft het GGT zich op de verkeersveiligheid en doorstroming op het kruispunt geconcentreerd.

Algemeen

Over het algemeen functioneert de VRI goed op een paar punten na:

- De VRI had een aantal detectiestoringen.
- In de verkeerslantaarns van de richtingen 65.1 en 65.2 waren veel ledjes stuk, waardoor de zichtbaarheid afnam (zie figuren 40.2 en 40.3).
- De wachttijdvoorspellers van de richtingen 65.1 en 65.2 waren niet in werking (zie figuur 40.3).

Figuur 40.2 (links)

Defecte ledjes bij het licht van signaalgroep 65.1.



Figuur 40.3 (rechts)

Defecte ledjes bij het licht van signaalgroep 65.2, met de wachttijdvoorspeller buiten werking.



Verkeersveiligheid

- Het eerste stilstaande voertuig op richting 8 stond regelmatig een paar meter over de stopstreep pas stil.
- Op de doorgaande richtingen van de N764 wordt regelmatig veel te hard gereden.
- Het verkeer op de N764 vanaf Kampen komt met een bocht aanrijden en krijgt pas laat zicht op de VRI.

Doorstroming

- De cyclustijd was ongeveer 60 seconden.
- In de avondspits werd de wachtrij op richting 9 niet altijd weggewerkt.
- Er was veel verkeer van en naar IJsselmuiden.
- De bussen reden zonder prioriteit over het kruispunt.

40.3

Analyse

Verkeersveiligheid

In de analyse over de verkeersveiligheid van het kruispunt worden de volgende onderwerpen besproken: de geregistreerde ongevallen, ontruimingstijden en de plaatsing van lage lantaarns.

1) Geregistreerde ongevallen

Doordat de VRI in 2008 is vervangen, is er nog onvoldoende data aanwezig om een ongevallenanalyse uit te voeren.

2) Ontruimingstijden

De ontruimingstijden zijn in 2008 volgens de richtlijn van het CROW berekend. Het GGT heeft geen redenen geconstateerd om deze aan te passen.

3) Plaatsing lage lantaarns

De lage lantaarns horen op een afstand van 3 tot 6 meter na de stopstreep geplaatst te worden. De lage lantaarns bij de richtingen 2 en 8 zijn aan dezelfde mast als de hoge lantaarns geplaatst, wat te ver is voor de lage lantaarns. Dit kan een oorzaak zijn van de observatie dat het eerste voertuig op richting 8 een paar meter over de stopstreep stilstond.

Doorstroming

Er zijn detectiemogelijkheden voor het busverkeer (selectieve detectie). De huidige status is dat alle detectoren een storing hebben, met als gevolg dat de bus als gewoon voertuig afgehandeld wordt. In de verkeersregeling is de mogelijkheid opgenomen om lijnvoering te gebruiken.

40.4 Maatregelen

Algemeen

Het GGT adviseert om de gesignaleerde defecten te repareren. Het betreft het vervangen van de lenzen van de verkeerslantaarns 65.1 en 65.2 en het in werking stellen van de wachttijdvoorspeller bij de lichten 65.1 en 65.2.

Verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid op dit kruispunt te verbeteren adviseert het GGT lage lantaarns te plaatsen voor de richtingen 2 en 8 op een afstand van 3 tot 6 meter na de stopstreep.

Doorstroming

Om de doorstroming op dit kruispunt te verbeteren adviseert het GGT om gebruik te maken van de selectieve detectie (lijnvoering) voor de busrichtingen.

40.5 Kosten

De kosten van de softwarewijzingen worden geschat op €5.000. De kosten van het repareren van de defecte lenzen wordt geschat op circa €500. Het plaatsen van twee lage lantaarns (voor de richtingen 2 en 8) wordt geschat op €3.000.