

## Ontwerpnootie IJsseldijk – Welsum

### Aanleiding

De gehele IJsseldijk, gelegen tussen de provinciegrenzen met Gelderland, wordt in de periode 2019-2020 aangepakt in verband met een onderhoudsbehoefte. In het kader van werk-met-werk heeft de gemeente Olst-Wijhe extra budget gereserveerd voor aanvullende verkeersmaatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, herkenbaarheid en bereikbaarheid.

In het najaar van het jaar 2018 heeft het college van burgemeester en wethouders van Olst-Wijhe, in aanvulling op de richtlijnen van landelijk kennisplatform verkeer en vervoer CROW, essentiële kenmerken vastgesteld voor de inrichting van wegen gelegen buiten de bebouwde kom. Deze kenmerken dienen als uitgangspunt voor de toekomstige inrichting van de weg IJsseldijk.

### Beleid

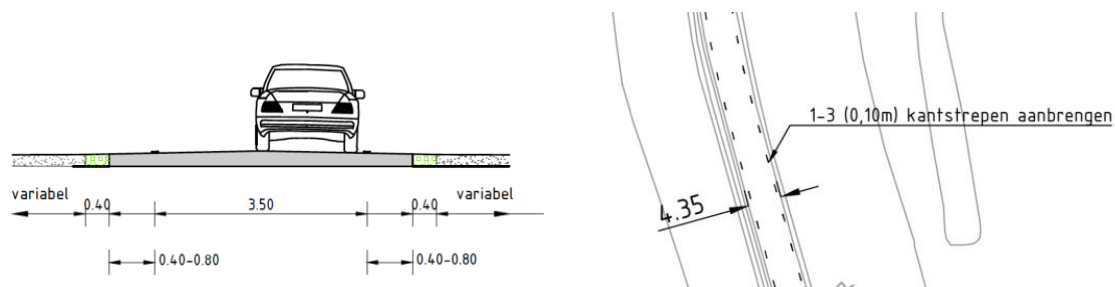
De gemeentelijke wegcategorisering van het wegennet van Olst-Wijhe is vastgelegd in de gemeentelijke Verkeersvisie. De categorisering sluit aan op de wegcategorisering zoals bedoeld in het landelijke programma Duurzaam Veilig. De IJsseldijk is gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De weg is daarmee gelegen in een verblijfsgebied. De verkeersfunctie (doorstroming) is ondergeschikt aan de verblijfsfunctie op dit type weg.

### Weginrichting IJsseldijk

De gemeente Olst-Wijhe heeft voor de toekomstige inrichting van de weg IJsseldijk overleg gevoerd met een afvaardiging van Plaatselijk Belang Welsum en een adviseur van Veilig Verkeer Nederland. Daarnaast zijn wensen van bewoners geïnventariseerd op basis van een informatieavond (georganiseerd door VVN) en op basis van een analyse van ingekomen meldingen en brieven.

### *Buiten de bebouwde kom - dwarsprofiel*

Het grootste gedeelte van de weg IJsseldijk is gelegen buiten de bebouwde kom. Onderstaande afbeelding visualiseert het toekomstige dwarsprofiel op de weg.

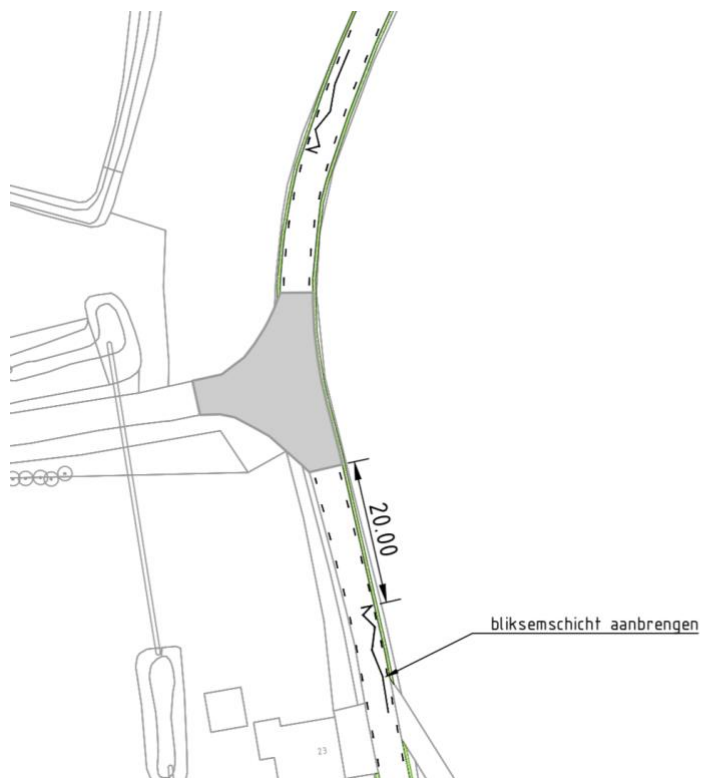


De wegbreedte van de weg varieert (grolweg) tussen de 4,00 en 5,00 meter. De rijloper van de weg kent met de toekomstige inrichting een breedte van 3,50 meter. Dit wordt aangeduid door middel van het toepassen van kantmarkering 1-3. Dit betekent 1 meter streep en 3 meter geen streep. De weg wordt hierdoor optisch versmald. Ter bescherming van de randen van de weg worden verkeersdeelnemers naar de as van de weg geleid.

De breedte van de redresseerruimte (ruimte tussen wegrand en kantmarkering) varieert, dit is afhankelijk van de breedte van de IJsseldijk ter plaatse. Deze ruimte is benodigd voor bijvoorbeeld het passeren van fietsers. Aangezien de weg gelegen is in een verblijfsgebied buiten de bebouwde kom maken tevens landbouwvoertuigen relatief vaak gebruik van deze weg. Landbouwvoertuigen zijn breed en zijn bij passeerbewegingen genoodzaakt om de berm te gebruiken. Dit leidt regelmatig tot kapot gereden bermen. Dit is nadelig in het kader van verkeersveiligheid en onderhoud. Om de bermen naast de weg te beschermen wordt over de gehele lengte van de IJsseldijk dan ook grasbetonverharding aangebracht. Gezien de lengte van de weg wordt ten slotte op diverse locaties de tekst '60' aangebracht op het wegdek om de weggebruikers te attenderen op het snelheidsregime van 60 kilometer per uur.

#### *Buiten de bebouwde kom – aanduiding kruispunten*

Op kruispunten is de kans op ongevallen het grootst, er zijn immers diverse conflictpunten door de verschillende mogelijke kruispuntstromen. De weg IJsseldijk is daarnaast een stuk hoger gelegen dan de wegen die aansluiten op de weg. Dit is nadelig voor wat betreft het zicht op de kruispunten. Om het attentieniveau voor de weggebruiker ter plaatse van de kruispunten te verhogen is daarom gekozen voor een bijzondere aanduiding, zie onderstaande afbeelding.



Circa 20 meter voor het kruispuntoppervlak worden bliksemschichten aangebracht op de weg om weggebruikers te attenderen op het feit dat ze een kruispunt naderen. De kruispunten zijn gelijkwaardig ingericht, dit betekent dat bestuurders voorrang moeten verlenen aan bestuurders komende van rechts. Om de gelijkwaardigheid te benadrukken wordt de kantmarkering op het kruispuntoppervlak onderbroken. Het kruispuntoppervlak zelf wordt bovendien voorzien van een andere kleur slijtlaag.

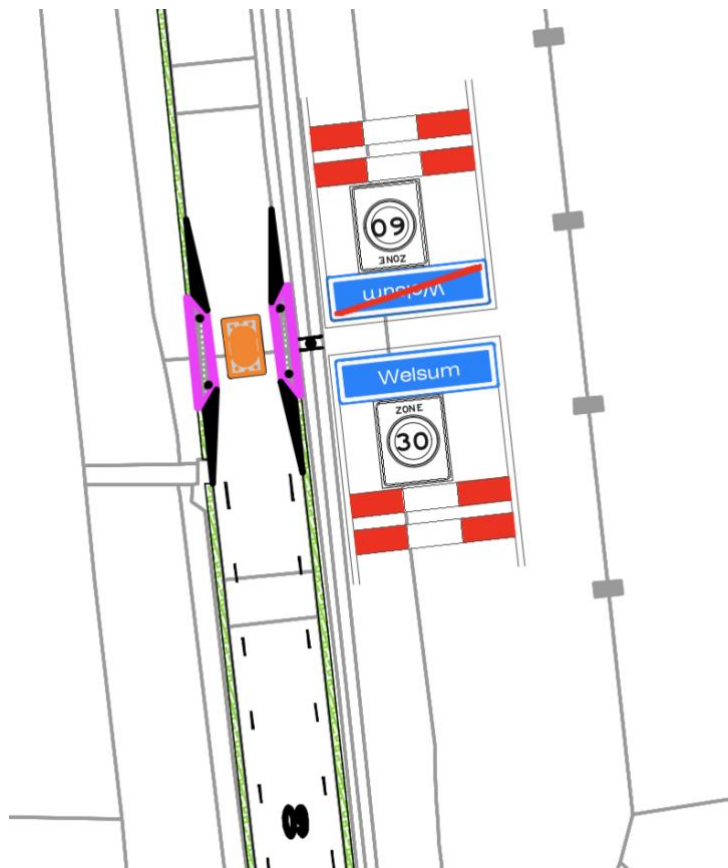
### *Binnen de bebouwde kom – dwarsprofiel en aanduiding kruispunt 50 kilometer per uur*

In het noorden van de kern Welsum geldt over een gedeelte van de weg een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. De bebouwde komgrens is gelegen ter hoogte van de 'Eet Tapperij Bijsterbosch'.

De bebouwingsdichtheid is ter plaatse echter beperkt, een snelheidsregime van 30 kilometer per uur is daarmee niet geloofwaardig voor de weggebruiker. In principe dient op een weg met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur een asmarkering aanwezig te zijn. Op de IJsseldijk wordt hiervan afgeweken. De weg is een erftoegangsweg en dient geen verkeersinrichting te krijgen. Daarnaast is de wegbreedte zodanig beperkt dat een asmarkering niet gewenst is, bestuurders worden hierdoor richting de berm gewezen. Dit heeft nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de wegranden en de verkeersveiligheid. Om voorgaande redenering wordt het gekozen dwarsprofiel voor de weg buiten de bebouwde kom doorgezet op het weggedeelte met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. Om de overgang in snelheid aan te duiden wordt ter hoogte van de bebouwde komgrens de tekst '50' aangebracht op het wegdek.

### *Binnen de bebouwde kom – dwarsprofiel 30 kilometer per uur*

In de kern Welsum geldt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Conform de landelijke aanbevelingen wordt op wegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geen lengtemarkering toegepast. Voordeel hierbij is dat de overgang in maximumsnelheid wordt benadrukt door de verschillende dwarsprofielen. Onderstaande afbeelding visualiseert de overgang van de snelheidsregimes 30 – 60 en het verschil in dwarsprofielen.

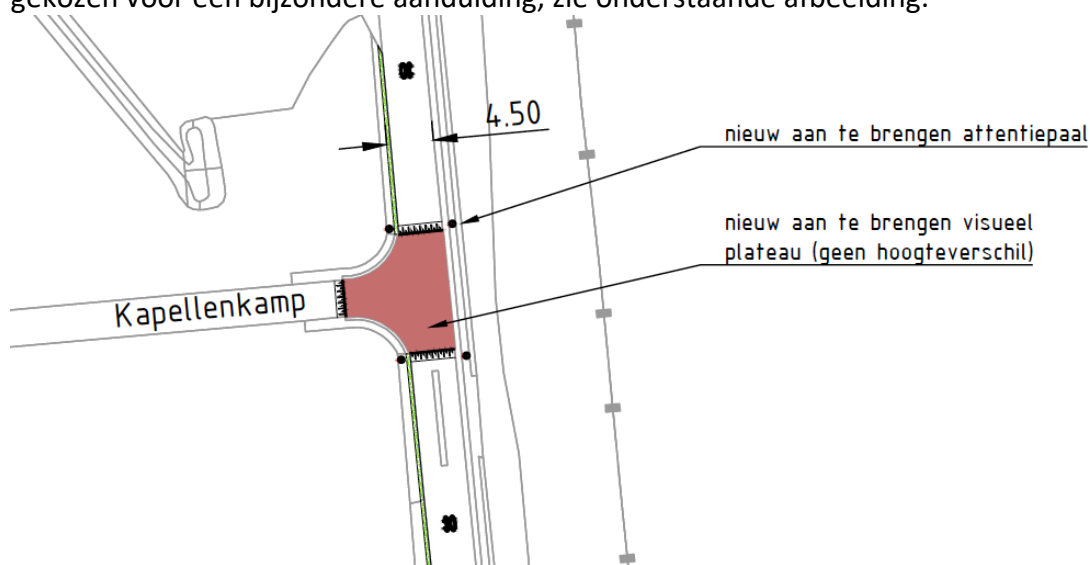


Op verzoek van bewoners en Plaatselijk Belang Welsum worden op drie locaties snelheidsremmende maatregelen toegepast in de vorm van een (beperkte) wegversmalling in combinatie met de toepassing van een verticaal element (Maldense drempel) om de gereden snelheden zoveel als mogelijk te beperken. Om overlast op het gebied van geluid te beperken is gekozen om geen verkeersdrempel/plateau over de gehele breedte van de weg toe te passen. De Maldense drempel krijgt namelijk een zodanige breedte dat landbouwvoertuigen (in verband met de brede wielbasis) geen hinder ondervinden van dit verticale element. De Maldense drempel wordt daarnaast voorzien van vier attentiepalen, zodat de voorziening aan beide zijden van de weg voldoende herkenbaar is.

Aan de noordkant wordt op verzoek van Plaatselijk Belang de overgang naar 30 kilometer per uur verschoven over een afstand van circa 200 meter (ter hoogte van de bocht). Op een viertal locaties wordt bovendien de tekst '30' aangebracht op de weg. Ten slotte wordt tevens binnen de bebouwde kom de weg aan beide zijden voorzien van grasbetonstenen (voor zover nog niet aanwezig).

#### *Binnen de bebouwde kom – aanduiding kruispunten*

Op kruispunten is de kans op ongevallen het grootst, er zijn immers diverse conflictpunten door de verschillende mogelijke kruispuntstromen. De weg IJsseldijk is ook binnen de bebouwde kom een stuk hoger gelegen dan de wegen die aansluiten op de weg. Dit is nadelig voor wat betreft het zicht op de kruispunten. Om het attentieniveau voor de weggebruiker ter plaatse van de kruispunten te verhogen is binnen de bebouwde kom ook gekozen voor een bijzondere aanduiding, zie onderstaande afbeelding.



De kruispunten zijn gelijkwaardig ingericht, dit betekent dat bestuurders voorrang moeten verlenen aan bestuurders komende van rechts. Om de gelijkwaardigheid te benadrukken wordt het kruispuntoppervlak zelf voorzien van een rode kleur slijtlaag, inclusief het toepassen van taludmarkering. Hierdoor ontstaat een visueel kruispuntplateau. Aandachtspunt hierbij is het verschil in type verharding. De aansluitingen kennen namelijk elementverharding en geen asfaltverharding.

Sander Bonhof  
Adviseur verkeer  
Gemeente Olst-Wijhe