

Toelichting op gekozen oplossingsrichting kruispunt N317-Oude IJsselweg

1. Uitgangspunten voor de verbetering van de verkeersveiligheid op het kruispunt Slingerparallel (N317)-Oude IJsselweg zijn;

- a. *dat deze in samenhang met de functie van deze wegen voor gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer worden gezocht.*

De **Slingerparallel** heeft binnen het Achterhoekse wegennet een belangrijke functie voor regionaal verkeer tussen Doetinchem (A18), o.a. van en naar Etten, Terborg, Ulft, Gendringen en Dinxperlo. Voor de regionale ontsluiting van deze kernen richting Doetinchem en de A18 richting Arnhem en Enschede is het belangrijk dat deze provinciale weg als een veilige 80 km/uur weg is ingericht en de doorstroming van het verkeer op de weg goed is. Voor de busverbinding op de weg is het handhaven van de maximum snelheid van 80 km/uur ook van belang.

De **Oude IJsselweg** vanaf de Slingerparallel richting Doetinchem heeft geen functie voor doorgaand verkeer. De weg is bedoeld voor het ontsluiten van verkeer met een herkomst of bestemming in het omliggende gebied richting de omliggende regionale ontsluitingswegen (N335, N316 en N317 (Slingerparallel)). De weg moet zodanig ingericht worden dat doorgaand verkeer door het gebied wordt voorkomen en kent een maximum snelheid van 60 km/uur. Daarmee verbeterd ook de veiligheid van fietsers die gebruik maken van de Oude IJsselweg van en naar het bedrijventerrein Wijnbergen (Doetinchem) en de recreatieplas Stroombroek.

De **Oude IJsselweg** vanaf de Slingerparallel richting Etten parallel aan de N317 heeft geen functie voor verkeer vanuit deze kern richting de N317. De parallelweg is onderdeel van de fietsroute tussen Ulft/Gendringen en Doetinchem en ontsluit enkele direct aangelegene woningen richting de Slingerparallel. Idealiter wordt de parallelweg ingericht als fietsstraat met een maximum snelheid van 60 km/uur, waar doorgaand verkeer geen gebruik van kan maken.

Uit de preverkenning en aanvullend onderzoek van de gemeente blijkt dat de Oude IJsselweg veel gebruikt wordt door doorgaand verkeer als alternatieve en (gevoelsmatig) snellere route vanaf de Doetinchemseweg en het bedrijventerrein Wijnbergen richting de N317 nabij Etten. Vooral in de ochtend- en avondspits. Ook is er over de gehele dag regelmatig verkeer vanuit Etten dat gebruik maakt van de parallelweg als alternatieve en mogelijk snellere route voor de N317 van en naar Doetinchem (A18).

Verder is geconstateerd dat het kruispunt N317-Oude IJsselweg ruim is gedimensioneerd. Het kruispunt biedt veel opstelruimte voor afslaand verkeer richting de Oude IJsselweg en de parallelweg N317. Afslaand verkeer wordt daarmee gefaciliteerd in plaats van ontmoedigd om gebruik te maken van deze wegen richting Etten en richting de Doetinchemseweg en het bedrijventerrein Wijnbergen.

- b. *dat deze niet alleen gericht is op het voorkomen van ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer.*

Uit de preverkenning blijkt dat de het ongevallenbeeld op het kruispunt vooral ongevallen tussen personenauto's laat zien. Meestal gaat het daarbij om aanrijdingen tussen doorgaand verkeer op de N317 en linksafslaand verkeer richting de Oude IJsselweg, dan wel de parallelweg N317. Ook het oversteken van de N317 door landbouwverkeer wordt als onveilig beschouwd.

- c. *dat deze toekomstvast is, rekening houden met geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Doetinchem en Oude IJsselstreek, verbetering van het hoofdfietsnet in de Achterhoek en de integrale gebiedsuitwerking in de zone langs de Oude IJssel.*

Naar verwachting zal de intensiteit van het verkeer op de Slingerparallel de komende jaren groeien. Ondermeer door de komst van het nieuwe Slingeland ziekenhuis dat ter hoogte van de Gaanderenseweg op de N317 wordt ontsloten, en door nieuwe woningbouw in Doetinchem en Oude IJsselstreek. Om de groei van het gemotoriseerde verkeer te beperken zet de regio Achterhoek in op verbetering van de fietsverbindingen tussen Doetinchem/nieuwe Slingeland ziekenhuis en Ulft/Gendringen. De parallelweg

(Oude IJsselweg) en het fietspad langs de N317 is één van deze fietsverbindingen. Met de groei van het verkeer in de komende jaren neemt naar verwachting ook de intensiteit van het (sluip)verkeer op de Oude IJsselweg en parallelweg toe. En daarmee de kans op ongevallen op het kruispunt van de Oude IJsselweg met de Slingerparallel. De hoeveel extra verkeer op dit kruispunt als gevolg van het zorgpark Zozijn is beperkt en zodanig verdeeld over de dag dat dit naar verwachting geen groot extra effect zal hebben op de verkeersveiligheid op de Oude IJsselweg en het kruispunt met de Slingerparallel.

Door de gemeente Oude IJsselstreek is een visiedocument voor het gebied aan weerszijden van de Oude IJssel gemaakt. Onderdeel van deze visie is het verbeteren van de (recreatieve)fietsroute langs de Oude IJssel. Ter hoogte van de N317-brug over de Oude IJssel wordt gedacht aan het doortrekken van het bestaande fietspad aan de zuidzijde van de Oude IJssel in de richting van de Warmseweg. Langs de noordkant van het nieuwe Zorgpark. Deze doortrekking van het fietspad moet de N317 ongelijkvloers kruisen aan de zuidzijde van de brug over de Oude IJssel en kan daarbij aangesloten worden op het vrijliggende fietspad langs de Slingerparallel.

d. dat deze gericht is op het wegnemen van de onderzochte oorzaken van de onveiligheid voor overstekend fietsverkeer.

In de preverkenning is geconstateerd dat door de ruime dimensionering van het kruispunt het verkeer vanaf met name de Oude IJsselweg (west) vaak naast elkaar staat opgesteld. Daarmee is er een groot risico dat personenauto's elkaar en ook overstekende fietsers het zicht op het gemotoriseerde verkeer op de N317 ontnemen (afdekken). Verder ligt de plek van de oversteekplaats voor (brom)fietsverkeer door de ruime dimensionering van het kruispunt (gevoelsmatig) ver weg van het kruisingsvlak. En is deze vanaf de Oude IJsselweg alleen te bereiken via een indirecte, slecht herkenbare route over de Slotheuvelweg. Dit alles leidt ertoe dat (brom)fietsers eerder geneigd zijn om via het kruisingsvlak voor gemotoriseerd verkeer de N317 over te steken. In plaats van via de bestaande oversteekplaats met een doorsteek door de middengeleider.

Ook is in de preverkenning geconstateerd dat de kans dat het vanaf de Oude IJsselweg (west) rechtsafslaande verkeer naar de N317 richting Etten de oversteekplaats over het hoofd ziet groot is. Vanuit de omgeving is aangegeven dat er daardoor veel bijna ongevallen met fietsers die de N317 willen oversteken zijn geweest.

2. Beoordeling overwogen oplossingsrichtingen op basis van deze uitgangspunten;

a. Overzichtelijker maken van de kruispuntstromen, compacter en veiliger maken van het kruispunt en de oversteekplaats voor langzaam verkeer en treffen van maatregelen om doorgaand (sluip)verkeer op de Oude IJsselweg en/of de parallelweg N317 van en naar het kruispunt te weren;

Deze oplossingsrichting zorgt ervoor dat niet bestemmingsverkeer op de Oude IJsselweg en de parallelweg N317 niet langer gebruik maakt van deze wegen. Maar van de voor dit verkeer geschikte regionale ontsluitingswegen in de omgeving (N335-N316-N317) en waarschijnlijk ook de A18.

De oplossingsrichting is gericht op het verbeteren van de veiligheid van alle verkeer op het kruispunt van de Slingerparallel en neemt de onderzochte oorzaken van de onveiligheid voor overstekend fietsverkeer weg. De hoeveelheid verkeer dat vanaf de Oude IJsselweg afslaat richting Etten is nog maar zeer beperkt, de duidelijke routing van een naar de fietsoversteekplaats voorkomt dat fietsers geneigd zijn via het kruispuntvlak oversteken, fietsers hoeven niet langer twee rijbanen tegelijk over te steken en de opstelruimte binnen de middengeleider is afdoende verbreed en verlengt. Bovendien ontstaat er met deze oplossingsrichting veel mogelijkheden om de verkeersveiligheid op de Oude IJsselweg en parallelweg N317 sterk te verbeteren, met name voor het langzame verkeer.

De oplossingsrichting is ook toekomstvast kijkend naar de te verwachten groei van het verkeer. Doordat een toename van het gemotoriseerde verkeer op de Oude IJsselweg en parallelweg N317 wordt voorkomen kan de N317 de verwachte groei van het verkeer tussen het kruispunt met de Gaanderenseweg (aansluiting nieuwe Slingeland ziekenhuis) en het kruispunt met de N335 opvangen. Rond 2030 zijn er naar verwachting wel maatregelen voorzien om de verkeersafwikkeling op het kruispunt van de Slingerparallel-

N335 op peil te houden.

NB: Samenvattend kan gesteld worden dat deze oplossingsrichting voldoet aan alle vier gehanteerde uitgangspunten. De oplossingsrichting kan bovendien op langere termijn prima worden aangevuld met de ongelijkvloerse kruising van het beoogde fietspad in de Oude IJsselzone met de N317. En kan in de komende jaren worden gerealiseerd.

b. Wijzigingen van de huidige kruispuntvorm door het ombouwen van het kruispunt tot een met verkeerslichten geregeld kruispunt;

Deze oplossingsrichting vergt een grootschalige aanpassing van het kruispunt en heeft een forse impact op de omgeving. Het kruisingsvlak wordt groter en om de toekomstig te verwachten verkeersintensiteiten goed af te kunnen wikkelen zijn er op alle takken van het kruispunt meerdere opstelstroken nodig.

Deze oplossingsrichting zorgt ervoor dat niet bestemmingsverkeer op de Oude IJsselweg en de parallelweg N317, zeker met de groei van het verkeer meer gebruik gaat maken van deze wegen die daarop niet zijn ingericht. En niet van de voor dit verkeer geschikte regionale ontsluitingswegen in de omgeving (N335-N316-N317) en waarschijnlijk ook de A18.

De verkeersveiligheid voor met name het langzame verkeer op de Oude IJsselweg en parallelweg N317 neemt daardoor eerder af in plaats van toe. De oplossingsrichting is gericht op het verbeteren van de veiligheid van alle verkeer op het kruispunt van de Slingerparallel en neemt de onderzochte oorzaken van de onveiligheid van de onveiligheid voor overstekend fietsverkeer weg. De ervaring leert echter dat er altijd een zeker risico bestaat dat op met verkeerslichten geregelde kruispunten toch ongevallen met ernstige afloop kunnen gebeuren door roodlichtnegatie.

De situering van de oversteken voor langzaam verkeer en de routing daarna toe is een lastige ontwerpogave bij deze oplossingsrichting. De wachttijden voor overstekend langzaam verkeer zullen zodanig lang zijn dat deze kunnen leiden tot roodlicht negatie, ook wetende dat de hoeveelheid fietsers dat wil oversteken beperkt is.

De oplossingsrichting lijkt op dit moment niet toekomstvast. Onduidelijk is wat er op lange termijn (2035-2040) nodig en wenselijk is op het hele N317 traject tussen Doetinchem en Ulft/Dinxperlo en op de wegen in het gebied aan weerszijden van deze provinciale weg als het gaat om verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en veiligheid.

NB: Samenvattend kan gesteld worden dat deze oplossingsrichting niet voldoet aan de gehanteerde uitgangspunten onder 1a en 1b. De doorstroming op de N317 wordt door de verkeerslichten regelmatig wordt onderbroken en verminderd dus. Het risico op ernstige ongevallen met overstekende fietsers door roodlicht negatie blijft aanwezig. Deze oplossingsrichting biedt verder weinig mogelijkheden om de verkeersveiligheid op de Oude IJsselweg en parallelweg N317 voor langzaam verkeer fors te verbeteren. De oplossingsrichting vergt een grootschalige aanpassing van het kruispunt en heeft een forse impact op de omgeving. En kan niet op korte/middellange termijn worden gerealiseerd.

c. Wijzigingen van de huidige kruispuntvorm door de aanleg van een rotonde;

Deze oplossingsrichting is in het verleden al een keer globaal onderzocht. Waarbij geconcludeerd is dat een eenvoudige 4-taks rotonde op het kruispunt de bestaande en toekomstig te verwachten verkeersintensiteiten niet kan verwerken. Daarvoor is een rotonde met meerdere rijstroken nodig. Dit vergt een grootschalige aanpassing van de N317, verlegging van de Oude IJsselweg en/of parallelweg N317 en aanpassing van de fietsstructuur langs deze wegen. Dit heeft een forse impact op de omgeving.

De oplossingsrichting vergroot de gelijkwaardigheid van de op de rotonde aansluitende wegen. Linksafslaan vanaf de N317 richting Oude IJsselweg en parallelweg N317 wordt gestimuleerd, waardoor niet bestemmingsverkeer op de Oude IJsselweg en parallelweg N317, ook met de groei van het verkeer, meer gebruik gaat maken van deze wegen die daarop niet zijn ingericht. En niet van de voor dit verkeer geschikte regionale ontsluitingswegen in de omgeving (N335-N316-N317) en waarschijnlijk ook de A18. De verkeersveiligheid voor met name het langzame verkeer op de Oude IJsselweg en parallelweg N317 neemt daardoor af in plaats van toe.

De oplossingsrichting is gericht op het verbeteren van de veiligheid van alle verkeer het kruispunt van de Slingerparallel. Maar neemt de onderzochte oorzaken van de onveiligheid van het overstekend fietsverkeer niet in zijn geheel weg. Het conflict tussen vanuit de Oude IJsselweg linksafslaand verkeer en het fietsverkeer dat de N317 wil oversteken blijft aanwezig als het fietsverkeer geen voorrang verleend aan het gemotoriseerd verkeer, zeker op een rotonde met meerdere rijstroken.

De oplossingsrichting lijkt op dit moment niet toekomstvast. Onduidelijk is wat er op lange termijn (2035-2040) nodig en wenselijk is op het hele N317 traject tussen Doetinchem en Ulft/Dinxperlo en op de wegen in het gebied aan weerszijden van deze provinciale weg als het gaat om verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en veiligheid.

NB: Samenvattend kan gesteld worden dat deze oplossingsrichting grotendeels niet voldoet aan de gehanteerde uitgangspunten. Met deze oplossingsrichting zijn er bovendien weinig mogelijkheden om de verkeersveiligheid op de Oude IJsselweg en parallelweg N317 voor langzaam verkeer verder te verbeteren.

De oplossingsrichting vergt een grootschalige aanpassing van het kruispunt en heeft een behoorlijke forse impact op de omgeving. En kan niet op korte / middellange termijn worden gerealiseerd.

d. Handhaving van het huidige kruispunt met aanleg van een fietstunnel of een fietsbrug.

Deze oplossingsrichting is alleen gericht op het verbeteren van de veiligheid van het fietsverkeer van en naar de Oude IJsselweg en de parallelweg N317 wil oversteken. De oplossingsrichting zorgt er niet voor dat bestemmingsverkeer op de Oude IJsselweg en de parallelweg N317 geweerd wordt. De oplossingsrichting wordt meestal toegepast op kruispunten van regionale ontsluitingswegen en/of op kruispunten van regionale ontsluitingswegen met hoogwaardige fietsverbindingen van het hoofdfietsnet Gelderland, waarvan volgens het definitiekader voor het hoofdfietsnet Gelderland minimaal 500 tot 1000 fietsers per dag gebruik maken. De Oude IJsselweg en de fietsvoorzieningen langs de N317 zijn geen onderdeel van het hoofdfietsnet Gelderland. Het aantal fietsers dat ter hoogte van het kruispunt de N317 oversteekt zijn er enkele tientallen in de ochtend en ook enkele tientallen in de avondspits. Over de gehele dag van 7.00 uur tot 19.00 uur zijn er circa 150 fietsers geteld op de Oude IJsselweg in westelijke richting en 146 op de parallelweg N317 in de richting van Etten.

Het duidelijk en direct aansluiten van de tunnel of brug op de Oude IJsselweg Parallelweg is een uitdaging die grote aandacht behoeft. Dit is nodig om de fietsers die de N317 willen oversteken ook daadwerkelijk gebruik te laten maken van de ongelijkvloerse kruising in plaats van alsnog te kiezen om via het kruisingsvlak over te steken. De aanleg van een fietstunnel of fietsbrug vergt een lange termijn van voorbereiding en kan pas op (middel)lange termijn gerealiseerd worden.

NB: Samenvattend kan gesteld worden dat de aanleg van alleen een fietstunnel of fietsbrug de onderzochte oorzaken van de onveiligheid voor overstekend fietsverkeer grotendeels wegneemt, maar niet voldoet aan de andere gehanteerde uitgangspunten (1a, b en c).

3. Vaststelling voorkeursoplossing

Op basis van bovenstaande beoordeling van de verschillende oplossingsrichtingen is het voorstel van de projectgroep aan gedeputeerde en wethouder om oplossingsrichting 1a verder te verkennen en uit te werken. Gericht op het overzichtelijker maken van de kruispuntstromen, het compacter en veiliger maken van het kruispunt en de oversteekplaats voor langzaam verkeer en het treffen van maatregelen om doorgaand (sluip)verkeer op de Oude IJsselweg en/of de parallelweg N317 van en naar het kruispunt te weren.

Daarmee sluiten we de onderzoeksfase van het afgesproken proces af en starten we de uitwerkingsfase van de voorkeursmaatregelen. Deze werken we civieltechnisch verder uit in een voorlopig ontwerp en een kostenraming. Die de basis vormt voor het maken van

afspraken over de financiering, planning en realisatie van het totale maatregelenpakket ter verbetering van de verkeersveiligheid op het kruispunt N317 – Oude IJsselweg én in het gebied aan weerszijden van de Slingerparallel.