

N317, situatie Oude IJsselweg

Verkeerskundige notitie (juni 2023)

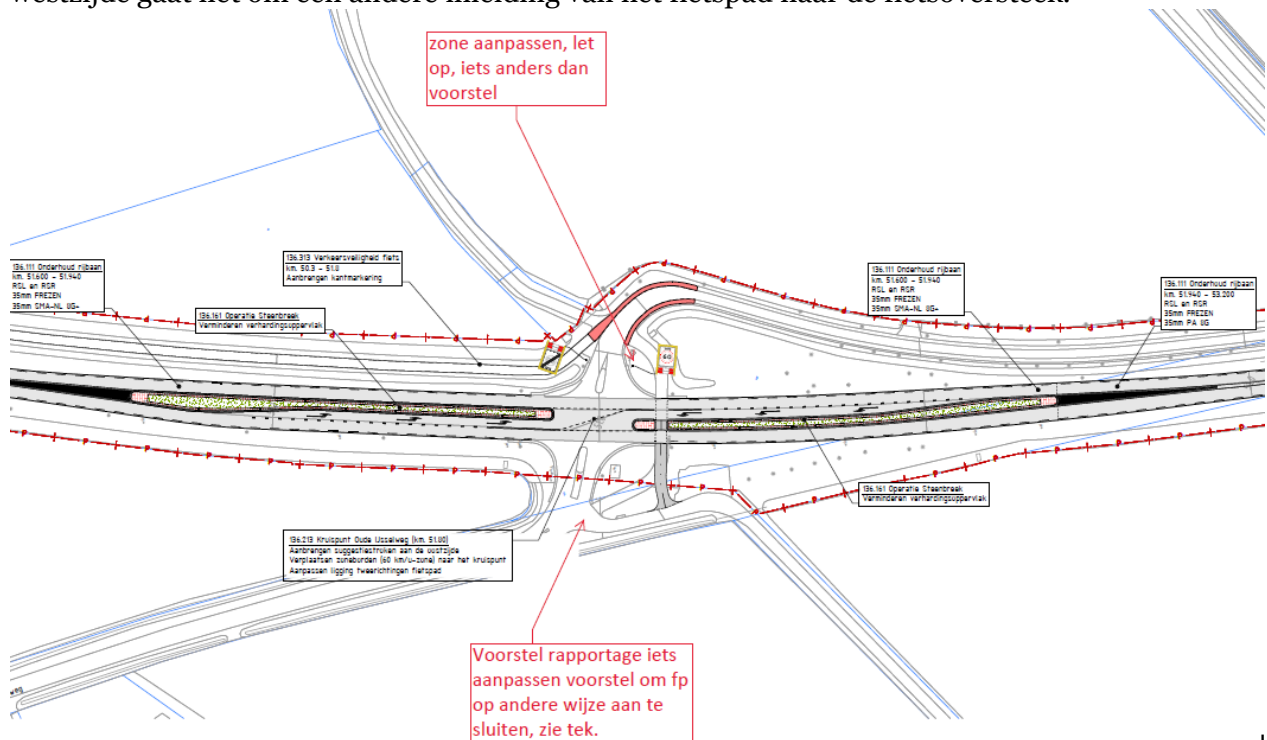
Inleiding

Achtergrond

Op de N317 is in 2020 de trajectverkenning gestart met planjaar 2024. Inmiddels is duidelijk dat het planjaar is uitgesteld. In de trajectverkenning is eerder uit overleg met de politie gebleken dat op het kruispunt N317 – Oude IJsselweg geen noemenswaardige ongelukken gebeuren maar dat de fietsstructuur rondom het kruispunt onlogisch en ingewikkeld is. Tevens heeft brancheorganisatie Cumela aangegeven dat door de middengeleiders de oversteekbaarheid voor het landbouwverkeer moeilijker is, omdat ze onvoldoende ruimte hebben om in 2 fasen over te steken. In de trajectverkenning is geconcludeerd dat grootschalige infrastructurele aanpassingen niet nodig zijn, op basis van de huidige vormgeving en de ongevals cijfers 2015 - 2017. In de trajectverkenning is vooral onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor het aanpassen van de fietsstructuur. De trajectverkenning is in de zomer 2022 in concept afgerond.

Voorgestelde maatregelen trajectverkenning

De voorgestelde maatregelen in de trajectverkenning zijn in onderstaande schetsontwerp (figuur 1) weergegeven. Aan de Ettense zijde gaat het om verlengen van de fietssuggestiestroken en het verleggen van de 60 km/u-zonegrens. Aan de westzijde gaat het om een andere inleiding van het fietspad naar de fietsoversteek.



Figuur 1: Voorgestelde maatregelen trajectverkenning

Aanleiding notitie

Een ongeval met dodelijke afloop dat in oktober 2021 heeft plaatsgevonden en Statenvragen daarover (PS 2021-687), zijn aanleiding om aanvullend op de trajectverkenning de verkeersveiligheid op het kruispunt opnieuw en uitgebreider te onderzoeken. Daartoe is medio 2022 een verkeerskundige preverkenning

uitgevoerd: 'Preverkenning Onderzoek verkeersveiligheid kruispunt N317-Oude IJsselweg'. Deze preverkenning beschrijft de verkeerssituatie, de verkeersbewegingen op, van en naar het kruispunt en het ongevallenbeeld. Zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor langzaam verkeer. Ook zijn relevante ontwikkelingen benoemd: de komst van het nieuwe Slingeland Ziekenhuis, de verkenning naar de verbetering van de doorfietsroute tussen Ulft-Gendringen en Doetinchem en de plannen van Zozijn voor een zorgcentrum langs de Oude IJsselweg in de buurt van het kruispunt.

Varianten

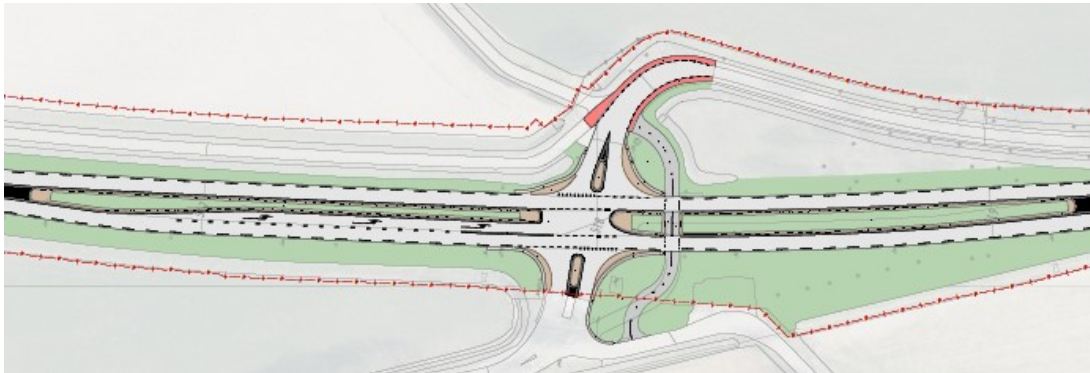
Na de preverkenning is met gemeente Oude IJsselstreek en de klankbordgroep afgesproken om voor het kruispunt enkele verschillende oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid te verkennen. Deze notitie en de onderliggende schetsontwerpen zijn daarvan het resultaat. Het gaat om vier verschillende varianten voor het kruispunt N317 – Oude IJsselweg:

- *Variant 1, Opheffen linksafvak zuidzijde kruispunt;*
- *Variant 2, Opheffen linksafvak noordzijde kruispunt naar parallelweg;*
- *Variant 3, Opheffen beide linksafvakken kruispunt;*
- *Variant 4, Verkleinen van kruispunt.*

Deze oplossingsrichtingen worden verkeerskundig nader toegelicht en onderling met elkaar te vergeleken in deze notitie.

Variant 1, Opheffen linksafvak zuidzijde kruispunt

In deze variant wordt op de N317 komende uit Ulft de opstelstrook voor links afslaand verkeer verwijderd. De fietsoversteek blijft aan de zuidzijde op de huidige plek. Zie figuur 2.



Figuur 2: Variant 1, Opheffen linksafvak zuidzijde kruispunt

Voorwaarde voor deze oplossingsrichting is dat de verkeersstroom die de afslaande beweging maakt vanuit richting Ulft naar Doetinchem (west) daadwerkelijk kan worden verminderd. Welke maatregelen daarvoor nodig zijn op het onderliggend wegennet van de gemeente Oude IJsselstreek volgt uit een gebiedsproces te organiseren door de gemeente Oude IJsselstreek. Gegeven dat het lukt om het verkeer dat linksaf slaat op het kruispunt te verminderen, wordt de zuidelijke opstelstrook verwijderd en ontstaat hier een ca 5,75 m brede middengeleider. Daarbij blijft de huidige fietsoversteek aan de zuidzijde en ontstaat meer ruimte voor fietsers (en voetgangers) in de bredere geleider.

In deze variant wijzigen de verkeersstromen. Het gemotoriseerd verkeer dat voorheen afsloeg naar en vanuit de richting Doetinchem (Stroombroek) zal nu in rechtdoorgaande richting over de N317 rijden naar en vanuit de richting A18.

Nadelen:

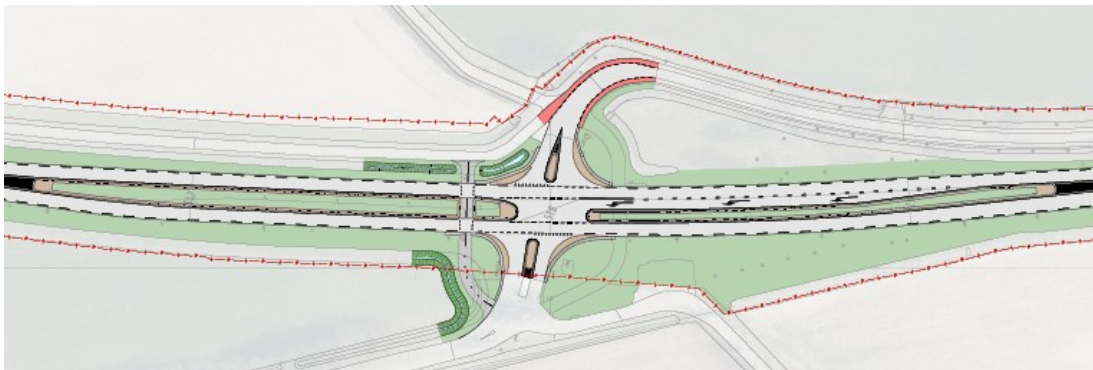
- Hogere intensiteiten over de N317. De provinciale weg is daarvoor geschikt, maar het kan leiden tot hogere rijnsnelheden. Dat kan de oversteek gevaarlijker maken als de snelheid te hoog wordt en overstekende voetgangers en fietsers daarmee geen rekening houden of dat onvoldoende/verkeerd inschatten;
- Door de mogelijke ontwikkeling Zozijn aan de Oude IJsselweg (west van de N317) moet rekening worden gehouden met een aantal verkeersbewegingen, gericht op deze zorgvoorziening.

Voordelen:

- Minder uitvoegend en invoegend autoverkeer aan de westzijde van het kruispunt, waardoor afdekken (naast elkaar opstellen) minder meer voorkomt. Dat leidt vooral voor het gemotoriseerd verkeer tot een verhoging van de verkeersveiligheid;
- Behoud van de fietsoversteek op dezelfde plek. Hier is de frequente gebruiker aan gewend. De oversteek is logisch onderdeel van de route van het fietsverkeer van/naar Heuven.

Variant 2, Opheffen linksafvak noordzijde kruispunt naar parallelweg

In deze variant wordt op de N317 komende uit Doetinchem de opstelstrook voor links afslaand verkeer verwijderd. In deze variant komt de fietsoversteek aan de noordzijde van het kruispunt. Zie figuur 3.



Figuur 3: Variant 2, Opheffen linksafvak noordzijde kruispunt naar parallelweg

Voorwaarde voor deze oplossingsrichting is dat de verkeersstroom die de afslaande beweging maakt vanuit richting A18/Doetinchem daadwerkelijk kan worden verminderd. Welke maatregelen daarvoor nodig zijn op het onderliggend wegennet van de gemeente Oude IJsselstreek volgt uit een gebiedsproces te organiseren door de gemeente Oude IJsselstreek. Gegeven dat het lukt om het verkeer dat linksaf slaat op het kruispunt te verminderen, wordt de noordelijke opstelstrook verwijderd en ontstaat hier een bredere middengeleider. Door het verplaatsen van de fietsoversteek van de zuidzijde naar de noordzijde in de ca 5,75m brede geleider ontstaat meer ruimte voor fietsers (en voetgangers) in de bredere geleider. In deze variant wijzigen de verkeersstromen. Het gemotoriseerd verkeer dat voorheen afsloeg naar en vanuit de richting A18/Doetinchem zal nu in rechtdoorgaande richting over de N317 rijden naar en vanuit de richting Etten.

Nadelen:

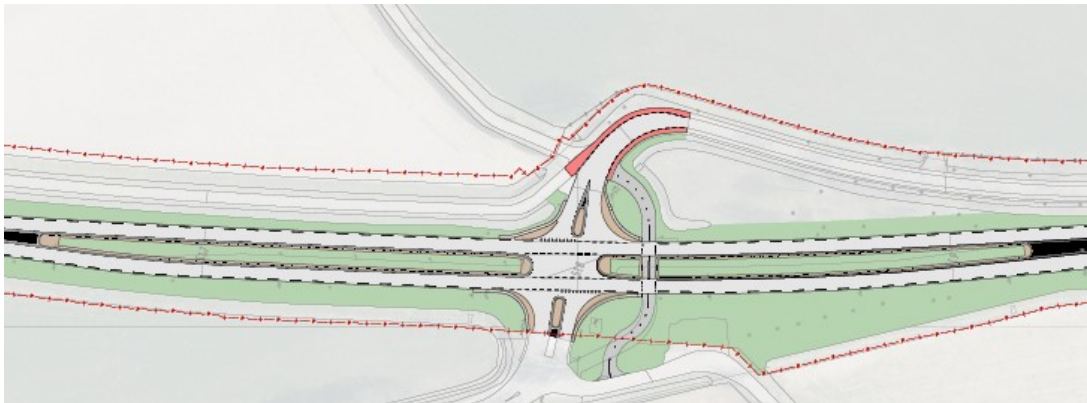
- Hogere intensiteiten over de N317. De provinciale weg is daarvoor geschikt, maar het kan leiden tot hogere rijksnelheden. Dat kan de oversteek gevaarlijker maken als de snelheid te hoog wordt en overstekende voetgangers en fietsers daarmee geen rekening houden of dat onvoldoende/verkeerd inschatten;
- Verplaatsing van de fietsoversteek naar de noordzijde. Hier is de frequente gebruiker niet aan gewend.

Voordelen:

- Minder uitvoegend en invoegend autoverkeer aan de oostzijde van het kruispunt, waardoor afdekken (naast elkaar opstellen) niet meer voorkomt. Dat leidt vooral voor het gemotoriseerd verkeer tot een verhoging van de verkeersveiligheid;
- De oversteek sluit goed aan op het fietspad langs de N317 richting Doetinchem (maar minder goed op de route voor het fietsverkeer van/naar Heuven).

Variant 3, Opheffen beide linksafvakken kruispunt

In deze variant worden op de N317 in beide richtingen de opstelstroken voor links afslaand verkeer verwijderd. De fietsoversteek blijft aan de zuidzijde op de huidige plek. Zie figuur 4.



Figuur 4: Variant 3, Opheffen beide linksafvakken kruispunt

Voorwaarde voor deze oplossingsrichting is dat de verkeersstromen die de afslaan bewegingen maken zowel vanuit richting Ulft naar Doetinchem (west), als vanuit richting A18/Doetinchem daadwerkelijk kunnen worden verminderd. Welke maatregelen daarvoor nodig zijn op het onderliggend wegennet van de gemeente Oude IJsselstreek volgt uit een gebiedsproces te organiseren door de gemeente Oude IJsselstreek. Gegeven dat het lukt om het verkeer dat zowel linksaf als rechtsaf slaat op het kruispunt te verminderen, worden zowel de zuidelijke als de noordelijke opstelstrook verwijderd en ontstaan twee bredere middengeleiders. Daarbij blijft de huidige fietsoversteek aan de zuidzijde en ontstaat meer ruimte voor fietsers (en voetgangers) in de ca 5,75m brede geleider.

In deze variant wijzigen de verkeersstromen. Het gemotoriseerd verkeer dat voorheen afsloeg naar en vanuit de richting Doetinchem (Stroombroek) zal nu in rechtdoorgaande richting over de N317 rijden naar en vanuit de richting A18. Ook het gemotoriseerd verkeer dat voorheen afsloeg naar en vanuit de richting

A18/Doetinchem zal nu in rechtdoorgaande richting over de N317 rijden naar en vanuit de richting Etten.

Nadelen:

- Hogere intensiteiten over de N317. De provinciale weg is daarvoor geschikt, maar het kan leiden tot hogere rijksnelheden. Dat kan de oversteek gevaarlijker maken als de snelheid te hoog wordt en overstekende voetgangers en fietsers daarmee geen rekening houden of dat onvoldoende/verkeerd inschatten;
- Door de mogelijke ontwikkeling Zozijn aan de Oude IJsselweg (west van de N317) moet rekening worden gehouden met een aantal verkeersbewegingen, gericht op deze zorgvoorziening.

Voordelen:

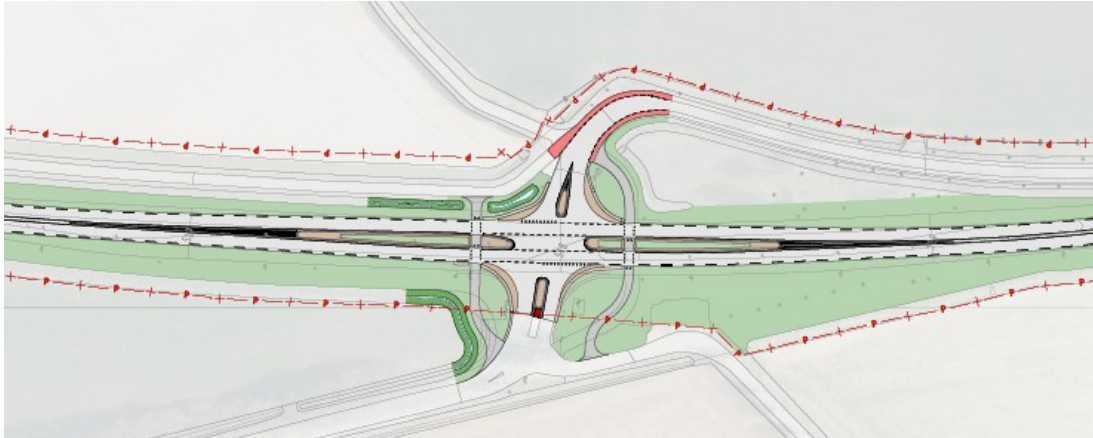
- Veel minder uitvoegend en invoegend autoverkeer aan de west- en aan de oostzijde van het kruispunt, waardoor afdekken (naast elkaar opstellen) niet meer voorkomt. Dat leidt vooral voor het gemotoriseerd verkeer tot een verhoging van de verkeersveiligheid;
- Behoud van de fietsoversteek op dezelfde plek. Hier is de frequente gebruiker aan gewend. De oversteek is logisch onderdeel van de route van het fietsverkeer van/naar Heuven.

In deze variant is ook een enkele fietsoversteek aan de noordzijde denkbaar. Uit een eerdere schouw en uit de verkeerstelling, gehouden juni 2022, blijkt dat evenveel (brom)fietsers rijden uit/naar noordwestelijke richting (Oude IJsselweg richting Stroombroek) als zuidwestelijke richting (Slotheuvelweg richting Heuven). Het grootste onderscheid tussen een fietsoversteek aan alleen noordzijde is dat dit nieuw is/wijzigd ten opzichte van de bestaande situatie waarmee men bekend is.

Bij varianten 1, 2 en 3 ontstaat een bredere middengeleider met daarin de fietsoversteek. Hierbij is overwogen of een zogenaamde 'bajonet' (chicane) als vormgeving de oversteeksituatie voor fietsers verder kan verbeteren. In de richtlijn staat: "De middenberm moet uiteraard breed genoeg zijn om een chicane te kunnen aanleggen. Hierbij geldt dat boogstralen kleiner dan 5 meter moeten worden vermeden. Daarom wordt een middenberm van 7 meter aanbevolen. De middenberm moet tevens breed genoeg zijn om wachtende fietsers op te vangen, ook tijdens piekmomenten. Vanwege de zichtlijnen buigt de chicane, vanuit de fietser gezien, altijd naar rechts". Ontwerptechnisch past een degelijke vormgeving niet, is dan ook niet functioneel, omdat de geleiders daarvoor niet breed genoeg zijn. Ook uit ervaringen elders in Gelderland blijkt dat een bajonet bij de beschikbare breedte van 5.70 meter niet past.

Variant 4, Verkleinen van kruispunt

In deze variant worden de middengeleiders ingekort en het kruispunt compacter ingericht en daarmee verkleind. De westelijke rijbaan wordt opgeschoven in oostelijke richting zodat ook de opstelruimte op het kruisingsvlak wordt verkleind. Dat komt tegemoet aan de wens om de oversteeklengte voor landbouwverkeer te verkleinen. De fietsers krijgen in deze variant een eigen oversteek in elke richting; aan de zuidzijde om in oostelijk richting over te steken en aan de noordzijde om in westelijke richting over te steken. Zie figuur 5.



Figuur 5: Variant 4, Verkleinen van kruispunt

Voorwaarde voor deze oplossingsrichting is dat de verkeersstromen die de afslaande bewegingen maken zowel vanuit richting Ulft naar Doetinchem (west), als vanuit richting A18/Doetinchem daadwerkelijk kunnen worden verminderd. Welke maatregelen daarvoor nodig zijn op het onderliggend wegennet van de gemeente Oude IJsselstreek volgt uit een gebiedsproces te organiseren door de gemeente Oude IJsselstreek. Gegeven dat het lukt om het verkeer dat zowel linksaf als rechtsaf slaat op het kruispunt te verminderen, worden zowel de zuidelijke als de noordelijke opstelstrook verwijderd en kunnen de middengeleiders worden ingekort en versmald. Daarbij blijft voor fietsers een 3,50 m brede doorsteek in de geleider. In deze variant wijzigen de verkeersstromen. Het gemotoriseerd verkeer dat voorheen afsloeg naar en vanuit de richting Doetinchem (Stroombroek) zal nu in rechtdoorgaande richting over de N317 rijden naar en vanuit de richting A18. Ook het gemotoriseerd verkeer dat voorheen afsloeg naar en vanuit de richting A18/Doetinchem zal nu in rechtdoorgaande richting over de N317 rijden naar en vanuit de richting Etten.

Nadelen:

- Hogere intensiteiten over de N317. De provinciale weg is daarvoor geschikt. Dat kan de oversteek wel gevaarlijker maken als de snelheid te hoog wordt en overstekende voetgangers en fietsers daarmee geen rekening houden of dat onvoldoende/verkeerd inschatten;
- Wijziging van de plek waar fietsers oversteken. Dit vergt gewenning en aanpassing in het gedrag (van gemotoriseerd verkeer op de N317 als van fietsers).

Voordelen:

- Veel minder uitvoegend en invoegend autoverkeer aan de west- en aan de oostzijde van het kruispunt, waardoor afdekken (naast elkaar opstellen) niet meer voorkomt. Dat leidt vooral voor het gemotoriseerd verkeer tot een verhoging van de verkeersveiligheid;
- Door versmalling van de rijbaan en aanpassen van de rijbaan en geleiders kan een snelheidsremmende werking worden toegevoegd om te hoge rij snelheden zoveel mogelijk te beperken. Ook kunnen bij compactere zijwegaansluitingen grotere voertuigen gebruik blijven maken van deze kruising;
- Twee aparte fietsoversteken die op de plek liggen die het gemotoriseerd verkeer op de N317 ook verwacht.

In deze variant is ook een enkele fietsoversteek aan of de zuidzijde of aan de noordzijde denkbaar. Uit een eerdere schouw en uit de verkeerstelling, gehouden juni 2022, blijkt dat evenveel (brom)fietsers rijden uit/naar noordwestelijke richting (Oude IJsselweg richting Stroombroek) als zuidwestelijke richting (Slotheuvelweg richting Heuven). Het grootste onderscheid tussen een fietsoversteek aan alleen noordzijde is dat dit nieuw is/wijzigd ten opzichte van de bestaande situatie waarmee men bekend is.

Overwegingen

Nu vormt geen van de oplossingsrichtingen een verkeerskundige optimum. In een nog optimalere variant zouden de aansluitende wegassen van de zijwegen (Oude IJsselweg) haaks aansluiten en voorzien van de juiste bochtstralen. Het gaat in een dergelijke variant wel over een forse reconstructie. Bij het ontwerpen moeten we niet alleen rekening houden met het verkeerskundige optimum maar ook denken aan duurzaamheid, ook in het kader van kosten. Er is allerm minst besloten dat de provincie enorm wil investeren in de kruispuntaanpassing. Daarom is het zoveel mogelijk handhaven van de middengeleiders in varianten 1 t/m 3 het uitgangspunt. In variant 4 is een verdere verbetering nagestreefd door verkleining van het kruispunt en verbetering van de oversteekbaarheid.

Bijlage: Trajectverkenning knelpunt Oude IJsselweg

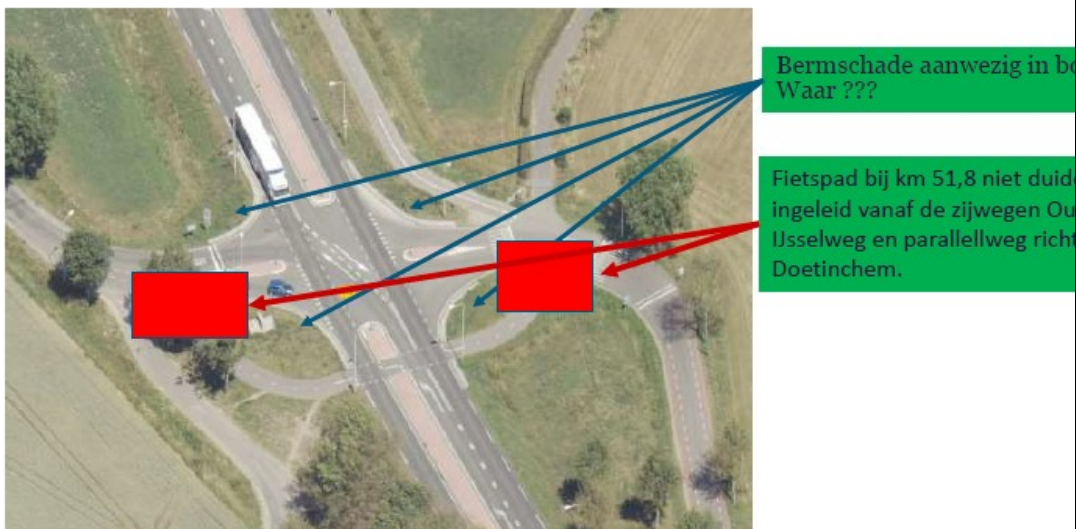
136.213 Kruispunt Oude IJsselweg (km. 51.80)



Omschrijving knelpunt

Gebundelde knelpunten vanuit fiets en verkeersveiligheid:

- Bermschade aanwezig in boogstraal van de Oude IJsselweg bij km 51,8 omdat deze te krap is;
- (brom)fietspad bij km 51,8 niet duidelijk ingeleid vanaf de zijwegen Oude IJsselweg en parallelweg richting Doetinchem;
- Gemeente Oude IJsselstreek: -Kruising N317 – Oude IJsselweg (tussen Etten en Doetinchem) blijft aandachtspunt vanuit verkeersveiligheid (aanrijdingen auto-auto en auto-fiets), is bij vorige trajectaanpak wel gereconstrueerd met middengeleiders.



Onderzochte oplossingsrichting(en):

Politie geeft aan dat op het kruispunt geen noemenswaardige ongelukken gebeuren maar dat de fietsstructuur rondom het kruispunt onlogisch en ingewikkeld is. Cumela geeft aan dat door de middengeleiders de oversteekbaarheid voor het langzame verkeer moeilijker wordt omdat ze onvoldoende ruimte hebben om in 2 fases over te steken. Er zijn 4 mogelijke opties voorgedragen door de projectgroep:

1. Verkleinen kruispunt door het opheffen van het linksafvak vanuit Doetinchem;
2. Aanleg van een geregeld kruispunt;
3. Aanleg van een rotonde;
4. Aanpassen fietsstructuur.

Optie 4 is verder verkend.

Aan de westzijde ligt in de bocht Slotheuvelweg een groot vlak met grasbeton. Daar groeit nauwelijks gras. Dit vlak maakt het afsteken extra aantrekkelijk en leidt tot het 'olifantenpaadje' naar de (brom)fietsoversteek. Dit is niet de geëigende route, maar draagt niet bij aan de verkeersonveiligheid.

Aan de westzijde ontbreekt inleidende markering om (brom)fietsers vanaf Oude IJsselweg (noordwest) naar de oversteek te geleiden. Onderzocht is of een puntstuk (markering) tussen Slotheuvelweg en (brom)fietspad kan worden aangebracht om scheiding tussen parallelweg en (brom)fietspad herkenbaarder te maken. De haaiantanden dienen dan te stoppen voor het puntstuk. Aanvullend kan een onderbroken lijn een suggestiestrook aangeven die aansluit op het (brom)fietspad.

Echter, deze aanpassing blijkt lastig realiseerbaar.

Andere mogelijkheid is het verplichte (brom)fietspad aan te sluiten op Slotheuvelweg.



Aan de oostzijde valt op dat de zone (60 km/u) erg ver vanaf de kruising ligt. Deze kan tussen kruisingsvlak en plateau en dan op vergelijkbare afstand als aan de westzijde (ca. 10 meter van kruisingsvlak). De afstand tot het plateau is ca. 13 meter. Verder valt op dat de rode suggestiestroken op de Oude IJsselweg niet aansluiten op fietspaden. Het is beter de markering (suggestiestreep) door te zetten en aan te laten sluiten bij de fietspaden.



Uit de ongevalgegevens blijkt dat er weinig ongevallen plaatsvinden met (brom)fietsers. Verder voorstellen ter verbetering van de fietsoversteeken zijn dan ook niet nodig. Er zijn wel 13 ongevallen tussen 2014 en 2021, waarvan 11 alleen met motorvoertuigen. Deze worden veroorzaakt door onachtzaamheid (bij het afslaan) of risicovol rijgedrag (bij het oprijden van de N317) van automobilisten. Hoewel deze ongevallen en de niet geregistreerde bijna-ongevallen vervelend zijn, kennen deze een minder ernstige afloop dan de ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn. Passende maatregelen hiervoor zijn niet realistisch (zie hierna).

Afgevallen oplossingsrichting (en) inclusief motivatie

Optie 1, het verkleinen kruispunt door het opheffen van de linksafvakken, is niet wenselijk vanwege de hoge verkeersintensiteit, omdat er geen ongelukken zijn gebeurd door de aanwezigheid van de linksafvakken en temeer omdat dit kruispunt 6 jaar geleden is aangepast waarbij bewust de linksafvakken zijn behouden. Optie 2, de aanleg van een geregeld kruispunt, en optie 3, de aanleg van een rotonde, gaan ten koste van de doorstroming op de hoofdrichting en vergen forse investeringen. Kosten/baten van deze oplossingen wegen niet op tegen de verbetering van de verkeersonveiligheid op deze locatie in verhouding tot andere knelpunten in de provincie.

Voorkeursoplossing

Aanpassingen door verleggen (brom)fietspad naar Slotheuvelweg en aanbrengen markering.

Duurzaamheidscriteria / CO2 reductie / Circulaire economie

<i>CO2 reductie maatregel</i>	
<i>Extra investeringskosten vermelden</i>	
<i>LCC (life cycle costs)</i>	
<i>Ladder vanuit ambitieweb</i>	
<i>Innovatie</i>	
<i>Imago</i>	

Middelen vanuit de preverkenning

Investeringskosten volgens kosten rapport

Projectkosten	
Projectbudget	

Advies

Aanpassen (brom)fietspad door deze te laten aansluiten op de Slotheuvelweg aan de westzijde en aanbrengen suggestiestroken (belijning) aan de oostzijde op beide zijden van de Oude IJsselweg. Daarbij hoort ook het verplaatsen van de zonemarkering en zoneborden (60 km/u-zone) dichterbij het kruispunt.