



Wegencategoriseringsplan Gemeente Olst-Wijhe

Categorisering en maatregelen
10 januari 2023



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Wegencategoriseringsplan Gemeente Olst-Wijhe

in opdracht van
Gemeente Olst-Wijhe
Lisanne Koopman- van der Horst
John van der Kolk

pagina's

25

publicatienr.

auteur(s)

Thomas den Besten

BVA Verkeersadviezen

Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Duurzaam Veilig	6
2.1.	Waarom Duurzaam Veilig?	6
2.2.	Wegencategorisering	7
3.	Wegencategorisering; Functie en gebruik in balans	10
3.1.	Uitgangspunten wegfunctie	10
3.1.1.	Kernen	10
3.1.2.	Goederenstromen	10
3.1.3.	Openbaar vervoer	10
3.1.4.	Fiets	11
3.1.5.	Omgeving	11
3.2.	Wegfunctie en gebruik	11
3.3.	Wegcategorisering gemeente Olst-Wijhe	12
3.3.1.	Hoofdwegenstructuur	12
3.3.2.	Erftoegangswegen	13
4.	Herkenbare en geloofwaardige vormgeving	15
4.1.1.	Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom	15
4.1.2.	Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 50 km/uur	16
4.1.3.	Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 30 km/uur	16
4.1.4.	Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom	16
4.1.5.	Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom	17
4.1.6.	Inpassen van hoofdfietsroutes	18
4.2.	Herkenbaarheidskenmerken	18
4.2.1.	Wegvakken	18
4.2.2.	Kruispunten	20
4.2.3.	Inrichting bedrijventerreinen	21
4.3.	Richtlijnen vanuit de gemeente Olst-Wijhe	22
5.	Afwijkingen tussen functie, vormgeving en gebruik	23
5.1.	Snelheidsregime	23
6.	Maatregelen	24
6.1.	Gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen	24
6.2.	Erftoegangswegen	26
	Bijlage I. Afwegingskader GOW 30	28
	Bijlage II. Goederenvervoer	29
	Bijlage III. Wegencategorisering	30
	Bijlage IV. Fietsnetwerk	34
	Bijlage V. Openbaar vervoer	37



1. Inleiding

Gelegen aan de rand van de provincie Overijssel, aan de oevers van de IJssel tussen de steden Zwolle, Deventer en Raalte ligt de gemeente Olst-Wijhe. De gemeente kenmerkt zich door een groene landelijke omgeving met kleine kernen en de twee hoofdkernen Olst en Wijhe waar de belangrijkste functies zijn gelegen.

Doordat een groot deel van de westkant van de gemeente door de rivier de IJssel wordt omsloten zijn ontsluitingsmogelijkheden aan deze zijde beperkt en zijn deze gericht op de andere richtingen. De provinciale weg N337 aan de westkant van de gemeente en de spoorlijn richting Zwolle en Deventer zijn de belangrijkste aders binnen de gemeente. De grootste uitdaging voor de gemeente is het bereikbaar houden van de kernen Olst en Wijhe, waar de meeste verkeersbewegingen zijn, en het buitengebied met behoud van leefbaarheid en veiligheid.

Het huidige wegencategoriseringsplan van de gemeente Olst-Wijhe dateert uit 2002. De afgelopen 20 jaar heeft de ontwikkeling van woningbouw en bedrijvigheid in de gemeente en omgeving niet stil gestaan. Met als gevolg dat het verkeer binnen de gemeente is toegenomen. Ook de visie op de auto, fiets en OV met betrekking op veiligheid en leefbaarheid binnen de gemeente en de inzichten over de inrichting van wegen zijn in de loop der tijd veranderd.

Recent is de discussie ontstaan rondom het instellen van 30 km/uur in de gehele bebouwde kom en het afwegingskader gebiedsontsluitingsweg 30. Dit zou een mogelijk oplossing kunnen zijn voor de problematiek van **de zogeheten 'grijze' wegen** waarin de functie, intensiteit en inrichting met elkaar knelt. Ook in de gemeente Olst-Wijhe ligt een aantal van dit soort wegen.

Daarom is een nieuwe kijk op de huidige wegencategorisering binnen de gemeente Olst- Wijhe nodig, om als kader te dienen voor toekomstige verkeersvraagstukken rondom infrastructuur op het gebied van mobiliteit. De visie dient als basis voor de juiste balans tussen functie, vormgeving en gebruik met als doel een zo veilig mogelijke infrastructuur.

- Wettelijk kader

De Planwet Verkeer en Vervoer stelt dat gemeenten een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid moeten voeren dat is afgestemd op het beleid van hogere overheden en naburige gemeenten. In december 2018 is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 verschenen, waarin **het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's** samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak voor de verbetering van de verkeersveiligheid hebben vastgelegd. Het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 streeft naar nul verkeersslachtoffers.



Figuur 1: Risicoketen



De basis hiervoor vormt risico gestuurd beleid, het inzichtelijk maken van risico's en vervolgens het systematisch voorkomen hiervan. In het plan zijn negen risico's benoemd die samen het hele verkeersveiligheidsveld omvatten. Deze risico's vormen de basis voor het formuleren van maatregelen in het landelijke uitvoeringsprogramma. Voor de decentrale overheden werkt de nationale doelstelling in gelijke mate door, dat wil zeggen dat de **negene thema's het kader voor de regionale uitvoeringsplannen vormen. De negene risico's vormen hierbij alleen de thema's voor het beleid, maar de regio's morgen zelf bepalen welke risico's aandacht verdienen. Eén van de negene risico's is een veilige inrichting van de infrastructuur.** Het veilig inrichten van het wegsysteem speelt een belangrijke rol en kan ongevallen voorkomen of de gevolgen en de letselernst van sommige ongevallen beperken.

- **Wegencategorisering**

Het is van belang om als gemeente te kunnen beschikken over een

wegencategorisering. Een heldere visie over het gebruik van de wegen door het gemotoriseerd en fietsverkeer, waarbij functie, vormgeving en gebruik van de wegen in de toekomst goed in balans zijn gebracht. De wegcategorisering is een wensbeeld waar de komende jaren naar toegewerkt moet worden. Dit betekent niet per definitie dat een dergelijke visie op korte termijn tot grootschalige maatregelen leidt. Er bestaat ook geen wettelijke grondslag daarvoor. De gemeente zou er naar moeten streven om bij iedere reconstructie en/of aanleg van infrastructuur dichterbij dat wensbeeld te geraken. Veelal zullen de maatregelen (kunnen) worden getroffen in het kader van onderhoudswerkzaamheden of door mee te liften met andere projecten. Alleen als er sprake is van grote knelpunten, bijvoorbeeld ongevalsconcentraties of een hoge mate van onveiligheidsbeleving, is het wenselijk op korte termijn in te grijpen. Het wensbeeld geeft op dat moment richting aan welke maatregelen getroffen zouden moeten worden.

1. Veilige infrastructuur >
2. Heterogeniteit in het verkeer >
3. Technologische ontwikkelingen >
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers >
5. Onervaren verkeersdeelnemers >
6. Rijden onder invloed >
7. Snelheid in het verkeer >
8. Afleiding in het verkeer >
9. Verkeersovertreders >

Figuur 2: Beleidsthema's SPV 2030

De wegcategorisering bestaat uit een indeling van het wegennet in een beperkt aantal wegcategorieën. Op basis van deze wegcategorisering kan ook worden vastgelegd waar de inrichting van de wegen in de huidige situatie overeenkomt met het wensbeeld en waar dat niet het geval is. Hieruit volgen de gewenste aanpassingen. Een afwijking betekent niet altijd dat direct ingrijpen noodzakelijk is. Het kan immers zo zijn, dat een weg weliswaar beschikt over kenmerken die niet passen bij de functie, maar dat die niet direct leiden tot een verslechterende verkeersveiligheidssituatie. In dat geval is ingrijpen niet urgent.

- **Leeswijzer**

In voorliggende rapportage is de wegcategorisering voor de gemeente Olst-Wijhe beschreven. De visie heeft betrekking op de wegcategorisering en de keuzes die daarin gemaakt zijn en nog gemaakt moeten worden. Ook wordt hierin aangegeven op welke wijze (op termijn) gekomen kan worden tot een verdere verbetering van de verkeersveilige inrichting van de wegen. Het gaat hierbij niet om een tot in detail uitgewerkt maatregelenpakket, maar het in hoofdlijnen aangeven van de gewenste maatregelen.

In hoofdstuk 2 gaan wij in het kort in op de achtergronden van Duurzaam Veilig en het categoriseringsproces. In hoofdstuk 3 beschrijven wij de



wegencategorisering van de gemeente Olst-Wijhe op basis van functie en gebruik, waarna in hoofdstuk 4 de gewenste vormgeving van de wegcategorieën aan de orde komt. In hoofdstuk 5 gaan we in op de geconstateerde onbalans tussen de vormgeving van de weg en de bijbehorende functie en het gebruik. Tot slot worden in hoofdstuk 6 de globale maatregelen benoemd die nodig zijn om de geconstateerde knelpunten op korte en (midden)lange termijn op te lossen.



2. Duurzaam Veilig

Al weer enkele decennia geleden is het begrip Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Duurzaam Veilig kenmerkt zich door een preventieve aanpak. Dat wil zeggen dat de aanpak niet meer is gericht op het bestrijden van de verkeersonveiligheid achteraf, zoals dit voor de implementatie van Duurzaam Veilig ging, maar op het voorkomen hiervan. De aanpak van onveilige locaties in het verleden is zeer succesvol geweest en heeft jarenlang geleid tot een (sterke) daling van het aantal verkeersongevallen en slachtoffers, maar stagneerde op een bepaald moment. De meeste onveilige situaties waren inmiddels aangepakt. Reden waarom een nieuwe aanpak nodig was om een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers mogelijk te maken. Dit is de Duurzaam Veilig methode.

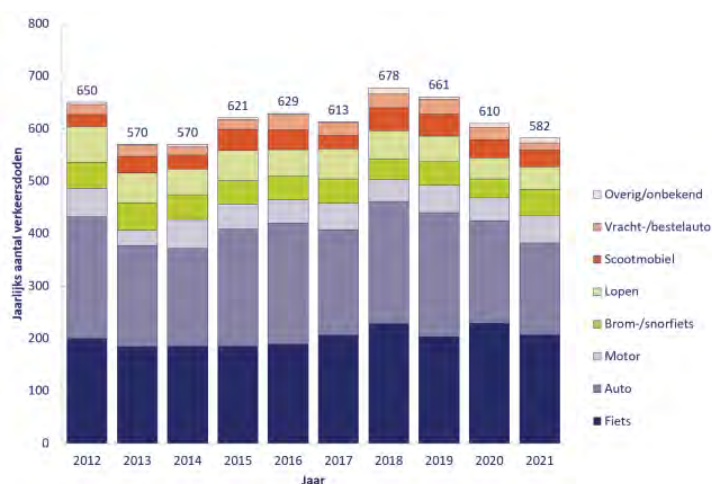
Duurzaam Veilig, houdt in dat het verkeerssysteem zó wordt ingericht dat ernstige ongevallen worden voorkomen en waar tóch een ongeval plaatsvindt de ernst van de **afloop beperkt blijft. De mens wordt hierbij als 'maat der dingen' genomen: de mens** die kwetsbaar is, fouten maakt en zich niet altijd aan regels houdt. De wegomgeving en voertuigen moeten de mens ondersteuning geven en bescherming bieden. Bovendien moeten verkeersdeelnemers door voorlichting en educatie zo goed mogelijk zijn voorbereid op de verkeerstaak. Uiteindelijk zal (als laatste component in het verkeersveiligheidsbeleid) gecontroleerd moeten worden of verkeersdeelnemers zich aan de regels houden en zich daarmee veilig gedragen.

Duurzaam Veilig is bovenal een integrale benadering van het verkeerssysteem, waarin mens voertuig en weg een rol spelen. Het is dus niet alleen infrastructuur. Echter in voorliggende wegencategoriseringsplan wordt, zoals de naam al doet vermoeden, overwegend op de infrastructuur ingegaan.

2.1. Waarom Duurzaam Veilig?

Mobiliteit is een belangrijke menselijke behoefte. Deelname aan het verkeer is onmisbaar voor werk, school, boodschappen en bezoek aan familie en vrienden. Om in al deze behoeften te kunnen voorzien moet het wegverkeer veilig zijn en veilig blijven.

De afgelopen jaren gaat het niet zo goed met de verkeersveiligheid in Nederland: zowel het aantal ernstig verkeersgewonden als het aantal verkeersdoden stijgt, na een lange periode van daling, weer. In 2020 is de daling weer ingezet, maar dat zal mede komen door de coronapandemie die het aantal verplaatsingen drastisch heeft verlaagd. Een specifiek probleem, zowel met betrekking tot de verkeersdoden als ernstig verkeersgewonden, vormt de veiligheid van fietsers. Deze ontwikkelingen vragen hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid. Daarnaast is ook de maatschappij in de verandering, denk hierbij



Figuur 3: Aantal verkeersslachtoffers sinds 2012 (SWOV)



bijvoorbeeld aan de verkeers- en bevolkingssamenstelling en andere technologische ontwikkelingen (verdere automatisering van verkeerstaken). Geconstateerd wordt dat vanuit maatschappelijk oogpunt de tijd rijp is voor een nieuwe impuls aan de strategische aanpak van de verkeersveiligheid. De vernieuwde visie, Duurzaam Veilig Wegverkeer (D3) bouwt voort op de eerder verschenen Duurzaam Veilig Visies (1992, 2005), maar sluit aan op de geschetste recente ontwikkelingen.

De kern van de visie Duurzaam Veilig Wegverkeer is:

- (ernstige) ongevallen voorkomen en daar waar dat niet mogelijk is de kans op ernstig letsel nagenoeg uitsluiten;
- uitgaan van de mens als maat der dingen, vanuit zijn fysieke kwetsbaarheid en cognitieve kwaliteiten en beperkingen (zoals feilbaarheid en de drang om grenzen te verkennen);
- een integrale aanpak van op de menselijke maat afgestemde elementen mens-voertuig-weg;
- een proactieve aanpak van hiaten in het verkeerssysteem.

Het opstellen van een categoriseringsplan voor wegen is één van de belangrijkste verkeersveiligheidsmaatregelen in het kader van Duurzaam Veilig. De wegcategoryering vormt de basis van een totaalvisie op een verkeersveilig wegennet met een voor de weggebruiker herkenbare inrichting – door onderlinge afstemming van de verkeer- en omgevingsinvloeden – waarover personen en goederen vlot, veilig en efficiënt verplaatst kunnen worden, rekening houdend met de leefbaarheid.

2.2. Wegencategorisering

Met een gecategoriseerd wegennet geeft de gemeente Olst-Wijhe haar visie op het wegennet. Deze visie is bepalend voor de te nemen maatregelen op de betreffende weg en omgeving. De wegcategoryering is een instrument om bij de verscheidenheid van verkeer- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de beste opbouw en inrichting van het wegennet, zodat dit voor weggebruikers herkenbaar is én veilig functioneert. De herkenbaarheid is geen doel op zich, maar zorgt vanuit herkenning voor het juiste verkeersgedrag door alle weggebruikers. Duurzaam Veilig en het toepassen van een wegcategoryering is gebaseerd op vijf hoofdprincipes. In tabel 1 zijn deze, inclusief de bijbehorende omschrijving weergegeven.

Tabel 1 Duurzaam Veilig principes met beschrijving

Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
Functionaliteit van wegen	Monofunctionaliteit van wegen: 'stroomweg', 'gebiedsontsluitingsweg' of 'erftoegangsweg' in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
Homogeniteit van massa's en/of snelheden en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden
Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp



Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

- **Stroomwegen**

De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van punt A naar punt B te brengen. Het betreft met name lange afstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer kan via een stroomweg worden afgewikkeld. Er geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur of 120/130 km/uur. Kenmerken van een stroomweg zijn onder andere hoge intensiteiten en maximumsnelheid. Deze functie is in de gemeente Olst-Wijhe niet aanwezig.

- **Erftoegangswegen**

Dit type is vooral bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen en andere bestemmingen. Hier staat de verblijfsfunctie voorop. Een samenhangend netwerk van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied. Binnen de bebouwde kom geldt er bij voorkeur een snelheidsregime van 30 km/uur op dit type weg, eventueel ondersteund door fysieke maatregelen. Hogere snelheden zijn niet gewenst omdat er geen (fysieke) scheiding is tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Buiten de bebouwde kom geldt op dit type wegen een snelheidsregime van 60 km/uur. De kruispunten tussen erftoegangswegen zijn gelijkvloers en in principe ongeregeld. Zowel stroomwegen als erftoegangswegen zijn verkeersveilig, omdat er sprake is van een duidelijke functieafbakening, met een bijpassende herkenbare en geloofwaardige vormgeving, gebruik en snelheid. Echter omdat het 'gat' tussen stroomwegen en erftoegangswegen te groot is (te groot verschil in type weggebruikers, de verschijningsvorm en het gedrag van weggebruikers), is een tussenvorm ontstaan: de gebiedsontsluitingsfunctie.

- **Gebiedsontsluitingsweg**

Dit type weg is bedoeld om verkeersstromen vanuit de diverse gebieden te bundelen en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen of stroomwegen. Wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie leggen verbinding tussen zowel de erftoegangswegen en de stroomwegen, maar ook tussen de verblijfsgebieden onderling. In de praktijk betreft het vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheidsregime van 50 km/uur. Op wegen buiten de bebouwde kom geldt in principe een snelheidsregime van 80 km/uur. Kruisingen met andere wegen zijn over het algemeen gelijkvloers. Langzaam verkeer en landbouwverkeer dienen bij voorkeur gescheiden te zijn van het gemotoriseerde verkeer. Het aantal erfaansluitingen op dit type weg is bij voorkeur gering, zeker buiten de bebouwde kom.

- **Gebiedsontsluitingsweg 30**

De duidelijke verdeling van wegcategorie ligt in de praktijk niet zo zwart wit. Er zijn wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen. Vanuit de omgeving is er sprake van een verblijfsfunctie, terwijl de intensiteit de functie gebiedsontsluitingsweg rechtvaardigt. Vaak is het op dit soort wegen niet mogelijk om de weg als een GOW 50 km in te richten, omdat er bijvoorbeeld geen ruimte is voor fietsvoorzieningen. Dergelijke wegen worden de grijze wegen genoemd, eigenlijk vlees noch vis. Om aan deze omissie een einde te maken is de discussie ontstaan om een nieuwe categorie toe te voegen waarin deze 'grijze wegen' geplaatst kunnen worden. Een wegtype met een verkeersfunctie, maar waar snelheidslimiet



van 30 km/uur wenselijk is, de zogenaamde 'GOW 30'. Omdat (vooral de vormgeving van) deze categorie nog in de kinderschoenen staat, zijn er nog geen duidelijke inrichtingseisen gesteld. Naar verwachting zal een GOW 30 enige overeenkomst hebben met een GOW 50, maar zullen concessie worden gedaan op de ruimtelijke inrichting. Ook zal de materialisering naar verwachting meer kenmerken hebben van een erftoegangsweg. Om te kunnen vaststellen of en wanneer een GOW 30 de aangewezen categorie is, is een afwegingskader opgesteld (zie bijlage I).



3. Wegencategorisering; Functie en gebruik in balans

3.1. Uitgangspunten wegfunctie

Bij het bepalen van de functie van een weg spelen verschillende aspecten een rol. Er worden eisen gesteld aan de bereikbaarheid van kernen in de gemeente. Ook de aanwezigheid van een fietsroute zorgt voor extra eisen aan een weginrichting. In deze paragraaf worden de functiebepalende aspecten binnen de gemeente Olst-Wijhe verder uitgewerkt.

3.1.1. Kernen

De twee belangrijkste kernen in de gemeente Olst-Wijhe zijn Olst en Wijhe. Een goede bereikbaarheid van de kernen is van belang voor het (economisch) functioneren van de gemeente. De kernen moeten dan ook minimaal ontsloten worden via gebiedsontsluitingswegen.

3.1.2. Goederenstromen

De kerngebieden Olst en Wijhe bevatten naast de centrumgebieden en voorzieningen ook bedrijventerrein. De Enk in Wijhe, de Meente en de Industrieweg in Olst. Ook ligt er een fabriek aan de Jan Meesterweg in Wijhe. In Wesepe liggen meerdere bedrijven rondom de twee rotondes met de rondweg en de Raalterweg. Naast de bestemmingsgebieden voor het goederenvervoer zijn in bijlage II de belangrijkste routes voor het goederenvervoer weergegeven. Het is onwenselijk als goederenvervoer wordt afgewikkeld via wegen met een verblijfsfunctie.

3.1.3. Openbaar vervoer

In bijlage V is de huidige hoofdstructuur van het openbaar vervoer opgenomen. Het spoor is een belangrijke ader in de gemeente en zorgt voor een directe verbinding met de steden Zwolle en Deventer. Buslijnen 161 (Deventer-Zwolle) en buurtbuslijnen 563 (Raalte-Wijhe) en 516 (Raalte Olst) hebben vooral een ontsluitende functie voor de kleine kernen binnen de gemeente. Deze lijnen hebben een relatief lage frequentie van 2 ritten per uur.

Buslijn 165 (Deventer-Raalte) heeft een meer regionale functie en zorgt voor een directe verbinding met een hogere frequentie (4 ritten per uur). Alleen Wesepe wordt binnen de gemeente door deze buslijn ontsloten.

Voor de wegcategorisering is het wenselijk dat het (huidige) buslijnnennetwerk bij voorkeur over gebiedsontsluitingswegen loopt. Dit zal niet in elke situatie mogelijk zijn, waardoor hier een spanningsveld ontstaat tussen enerzijds doorstroming en comfort van bussen en anderzijds verkeersveiligheid en leefbaarheid in verblijfsgebieden. Om een goede afweging te maken, wordt gekeken naar de zwaarte van het gebruik van de routes.



Figuur 4: Vaststellen van de functie van een weg



3.1.4. Fiets

De rol van de fiets in de gemeente is erg belangrijk. Dit uit zich echter niet zozeer in een functie die aan de weg wordt gegeven, maar veel meer aan de vormgevingseisen van de weg en de voorzieningen voor de fiets. Denk daarin aan fietsenstallingen en oplaadpunten. Loopt er over een gebiedsontsluitingsweg 50 of een erftoegangsweg een belangrijke fietsroute, dan zullen er in het geval van een gebiedsontsluitingsweg aparte fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn. Richtlijnen voor fietsvoorzieningen voor een GOW 30 ontbreken nog. Hier zou per situatie gekeken moeten worden of fietsvoorzieningen gewenst zijn. Bij een erftoegangsweg zijn meestal geen aparte fietsvoorzieningen nodig. Een erftoegangsweg kan bijvoorbeeld wel geheel ingericht worden als een fietsstraat.

3.1.5. Omgeving

De omgeving van een weg is van grote invloed op de toekenning van een wegfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Wat is de beschikbare ruimte in het profiel?
- Wordt er direct aan de weg gewoond?
- Welke andere functies liggen er langs een weg (scholen, winkels, enz.)?
- Zijn er veel oversteekbewegingen van langzaam verkeer?
- Is er sprake van een waardevolle omgeving in cultuurhistorische zin of qua natuur?

Duidelijk is dat een weg, vooral binnen de bebouwde kom waaraan wordt gewoond en/of waaraan diverse functies gevestigd zijn, bij voorkeur een erftoegangsweg zou moeten zijn.

3.2. Wegfunctie en gebruik

De categorisering van wegen dient ook afgestemd te zijn op het gebruik. Vaak is de hoeveelheid verkeer dat van een weg gebruik maakt ook leidend voor de functie die eraan gegeven wordt.

Met name op wegen waar gezien de omgeving de leefbaarheid centraal staat (erftoegangswegen), mogen de intensiteiten niet te hoog zijn. In de landelijke opzetten voor categorisering van de wegen wordt uitgegaan van een maximale intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal (twee richtingen).

Is/wordt de intensiteit hoger dan deze grenswaarden dan zijn er 2 alternatieven:

- De weg een hogere functie geven als gebiedsontsluitingsweg en als zodanig ook vormgeven;
- Maatregelen nemen die de intensiteit weer (ruim) onder de grenswaarden brengen, bijvoorbeeld door het weren van doorgaand verkeer of het maken van een alternatieve ontsluitingsroute.

De intensiteitswaarde van 5.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal is ook gebruikt om een eerste selectie te maken van potentiële gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Hierbij worden wegen met ook een verblijfsfunctie en intensiteiten hoger dan circa **4.000 motorvoertuigen per etmaal als 'grijs'** aangemerkt. Omdat de gemeente Olst-Wijhe aangeeft dat zij het liefst zien dat de grijze wegen binnen de bebouwde kom als 30 kilometer worden ingericht worden als de omgeving en functie past (aanwezigheid langzaam verkeer en bebouwing) deze wegen als GOW 30 gecategoriseerd.



3.3. Wegcategorisering gemeente Olst-Wijhe

In paragraaf 3.1 zijn de uitgangspunten geformuleerd voor de wegcategorisering, dit zijn:

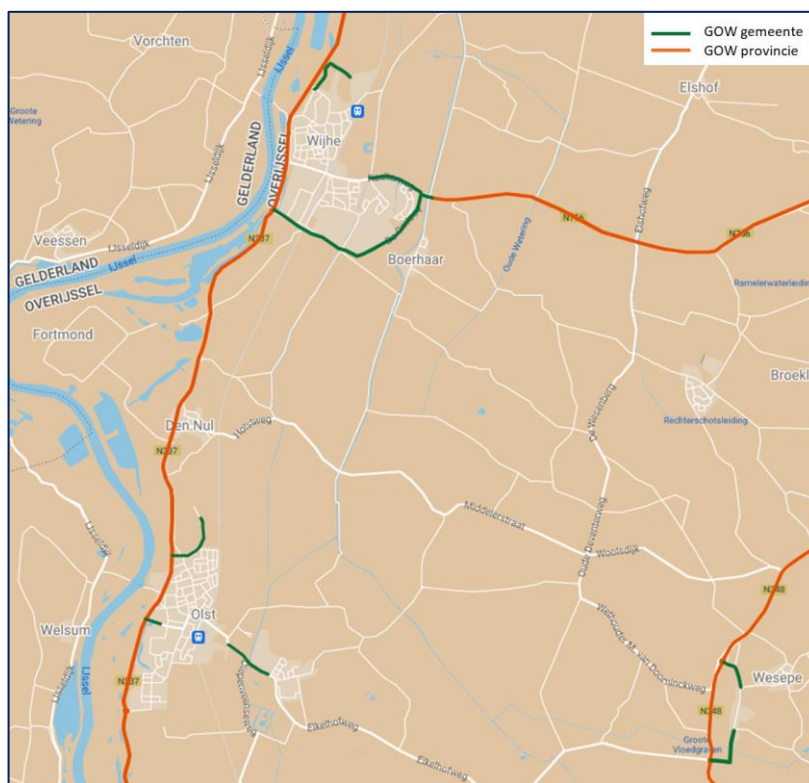
1. Kernen liggen aan een gebiedsontsluitingsweg (functie);
2. Grotere stromen goederenvervoer worden afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen (functie);
3. Openbaar vervoer wordt bij voorkeur afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen, maar kan onder voorwaarden ook gebruik maken van erftoegangswegen (functie);
4. Wegen met een intensiteit > 4.000 a 5.000 motorvoertuigen per etmaal zijn een gebiedsontsluitingsweg (gebruik);
5. Wegen met een intensiteit tussen de 2.500 en 5.000 motorvoertuigen per etmaal kunnen afhankelijk van de omgevingsfuncties zowel als gebiedsontsluitingsweg als erftoegangsweg worden aangemerkt (gebruik);
6. Wegen met een intensiteit van minder dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal zijn in principe een erftoegangsweg (gebruik);
7. Wegen in de omgeving met diverse intensieve functies (wonen, werken, winkelen, school) zijn een erftoegangsweg (omgeving).

De bovenstaande criteria zijn niet altijd eenduidig in de zin dat een bepaalde weg volgens het ene criterium een gebiedsontsluitingsweg kan zijn en volgens het andere een erftoegangsweg. Om toch tot een eenduidige categorisering te komen is als uitgangspunt genomen dat de functie die weg vervult maatgevend is voor de wegcategorisering.

3.3.1. Hoofdwegenstructuur

Binnen de hoofdwegenstructuur van de gemeente Olst-Wijhe vallen enkel wegen in de categorie gebiedsontsluitingsweg. De N337, N765 en de N348 zijn aangemerkt als regionale verbindingsweg. Deze wegen zijn grotendeels in eigendom en beheer van de provincie Overijssel, maar vormen wel de dragers van de wegenstructuur binnen de gemeente.

Binnen de bebouwde kom behoren de gebiedsontsluitingswegen tot de hoofdwegenstructuur. Dit zijn meestal inprikkers of zoals in Wijhe rondweg De Omloop. De functie van deze wegen is om het lokale verkeer vanuit de woonwijken naar regionale verbindingswegen te leiden.



Figuur 5: Hoofdwegenstructuur gemeente Olst-Wijhe



3.3.2. Erftoegangswegen

- **Buiten de bebouwde kom**

Alle gemeentelijke wegen die in het buitengebied liggen en niet zijn gedefinieerd als gebiedsontsluitingswegen, maar die enigszins een verbindende functie vervullen, zijn aangeduid als erftoegangswegen type 1. De type 1 wegen hebben zowel een verblijfsfunctie als een licht ontsluitende functie. Deze ontsluitende functie vereist een iets andere inrichting dan de erftoegangswegen met alleen een verblijfsfunctie. Een voorbeeld hiervan is de Eikelhofweg tussen Boskamp en Eikelhof.

De overige wegen buiten de bebouwde kom, die vooral liggen in het landelijk gebied, hebben een minder ontsluitende functie. Deze wegen zijn aangeduid als erftoegangsweg type 2. Een voorbeeld hiervan is de Dingshofweg.

- **Binnen de bebouwde kom**

Het CROW maakt binnen de bebouwde kom geen onderscheid in twee type erftoegangswegen. Toch zijn er grote verschillen in de verschijningsvormen. Meestal is dit het effect van de verschillen in intensiteit, waardoor de breedte en de aanwezige wegvoorzieningen variëren. Naast de erftoegangswegen met uitsluitend een verblijfsfunctie, zijn er ook erftoegangswegen met een meer verzamelende en ontsluitende functie. De inrichting van deze wegen noodzaakt extra aandacht, omdat hier vaak een groot spanningsveld is tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen, ouderen) en relatief veel gemotoriseerd verkeer

De gemeente Olst-Wijhe ziet het liefst dat op deze wegen, die vaak qua intensiteit op de grens liggen van een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg, de snelheid wordt teruggebracht naar 30 km/uur. Zoals in paragraaf 2.2 besproken ligt bij de deze wegen de vraag om deze of als erftoegangsweg type 1 te definiëren of om deze wegen te plaatsen in de nieuwe categorie GOW 30. De (relatief hoge) maximale acceptabele intensiteit, zoals deze nu als grens wordt gebruikt voor een erftoegangsweg type 1, leidt binnen de gemeente tot politieke wrijving en klachten over deze wegen, terwijl de inrichtingskenmerken minimaal verschillen. Daarom is ervoor gekozen om alle wegen die als erftoegangsweg type 1 aangeduid zijn, te definiëren als GOW 30.

Hieronder wordt ingegaan op dit type wegen in de gemeente Olst-Wijhe

In de kern Olst worden de Kornet van Limburg Stirumstraat, de Wethouder A.G. Dekkerlaan aangeduid. De Kornet van Limburg Stirumstraat heeft een verzamelende functie voor het omliggende verblijfsgebied ten oosten en zuiden van de weg. Daarnaast heeft deze weg een belangrijke ontsluitende functie voor het verkeer van en naar Wijhe en als doorgaande route richting Olst-oost en Boskamp. De Wethouder A.G. Dekkerlaan heeft vooral een verzamelende functie voor het verblijfsgebied ten zuiden en noordoosten van de weg en vanuit de woonwijk en het centrum van Olst. Daarnaast heeft de weg een belangrijk ontsluitende functie richting het centrum van Olst vanaf Deventer en als doorgaande route richting Boskamp.

In de kern Wijhe wordt de Raalterweg tussen het spoor en Onder de Gelder als GOW 30 aangeduid. De Raalterweg heeft naast de ontsluitende functie richting Raalte ook een verzamelende functie voor de verblijfsgebieden ten zuiden van de weg. Een inrichting die meer past bij de erftoegangsfunctie en de snelheid van het verkeer naar 30 km/uur, zal er hier voor moeten zorgen dat een groter deel van het doorgaande verkeer via de rondweg wordt geleid. Ook het deel van de Raalterweg vanaf de dijk richting het spoor, welke nu al als 30 kilometer zone is ingericht wordt aangeduid als een GOW 30.



De Brabantse Wagen wordt aangeduid als erftoegangsweg en heeft een licht ontsluitende functie voor verkeer tussen het centrum van Wijhe en (richting) Zwolle.

In de kern Boskamp is de Koekoeksweg tussen de Dahliastraat en de Van Laakstraat als GOW 30 gedefinieerd. Deze weg heeft een verzamelende functie voor de woonwijk ten oosten van de weg en ontsluitende functie richting Eikelhof.

In de kern Wesepe is het deel van de Raalterweg tussen Scholtensweg en de Zonnebergerweg gedefinieerd als erftoegangsweg. Deze weg was vroeger een deel van de verbinding tussen Deventer en Raalte, maar is door de komst van de rondweg afgewaardeerd. Alleen het noordelijke en zuidelijke deel van de Raalterweg hebben nog een ontsluitende functie van en naar Wesepe.

Tabel 2: Wegen Olst-Wijhe met nieuwe wegcategorie

Kern	Wegnaam	Erftoegangsweg	GOW 30
Olst	Kornet van Limburg Stirumstraat		X
	de Wethouder A.G. Dekkerlaan		X
Wijhe	Raalterweg (spoor-Onder de Gelder)		X
	Brabantse Wagen	X	
Boskamp	Koekoeksweg (Van Laakstraat-Dahliastraat)		X
Wesepe	Raalterweg (Scholtensweg-Zonnenbergerweg)	X	
	Scholtensweg		X



4. Herkenbare en geloofwaardige vormgeving

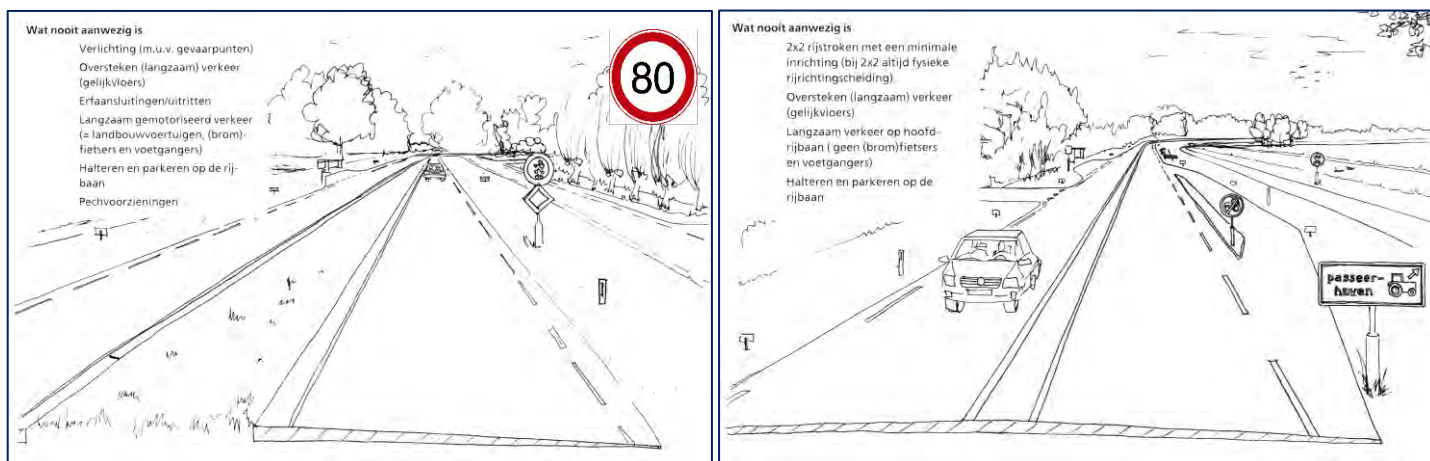
Alle wegen in de gemeente Olst-Wijhe zijn toebedeeld aan één van de verschillende wegcategorieën. Nu volgt de belangrijkste stap in het gedachtegoed van Duurzaam Veilig: De vormgeving van de weg in overeenstemming brengen met de functie en het gebruik van de weg. Voor een verkeersveilige vormgeving dienen de wegen te voldoen aan zes basiseisen. De zes basiseisen zijn:

1. Wegcategorieën zijn herkenbaar en onderscheidend vormgegeven;
2. Conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden;
3. Conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden;
4. Verkeerssoorten zijn gescheiden;
5. Er zijn geen obstakels langs de rijbaan;
6. Er is een relatie tussen de weg en de omgeving.

4.1.1. Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

Op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom staat de doorstroming op de wegvakken centraal en kan op kruispunten uitgewisseld worden. Op dit type wegen geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur. Het grootste verschil tussen de minimale en ideale situatie is de rijbaanscheiding. Idealiter is er sprake van een fysieke afscherming, maar in de minimale variant kan met (dubbele) asmarkering worden volstaan. Als zich landbouwverkeer op de rijbaan bevindt, dan dienen er inhaal mogelijkheden aanwezig te zijn in de vorm van passeerhavens of inhaalstroken. Zijn beide maatregelen niet mogelijk dan kan worden overwogen onderbroken asmarkering toe te passen in combinatie met een inhaalverbod uitgezonderd landbouwverkeer.

In het laatste geval is er echter sprake van een situatie die onder de minimale veiligheidseisen ligt en die bij voorkeur niet wordt toegepast. Als er geen oplossingsmogelijkheden zijn kan de functie van dit wegtype worden heroverwogen. Dit geldt uiteraard voor alle wegtypen waar niet wordt voldaan aan de eisen, maar vooral voor wegen waarop hoge snelheden voorkomen is het veiligheidsrisico vaak groter.



Ideale vormgeving

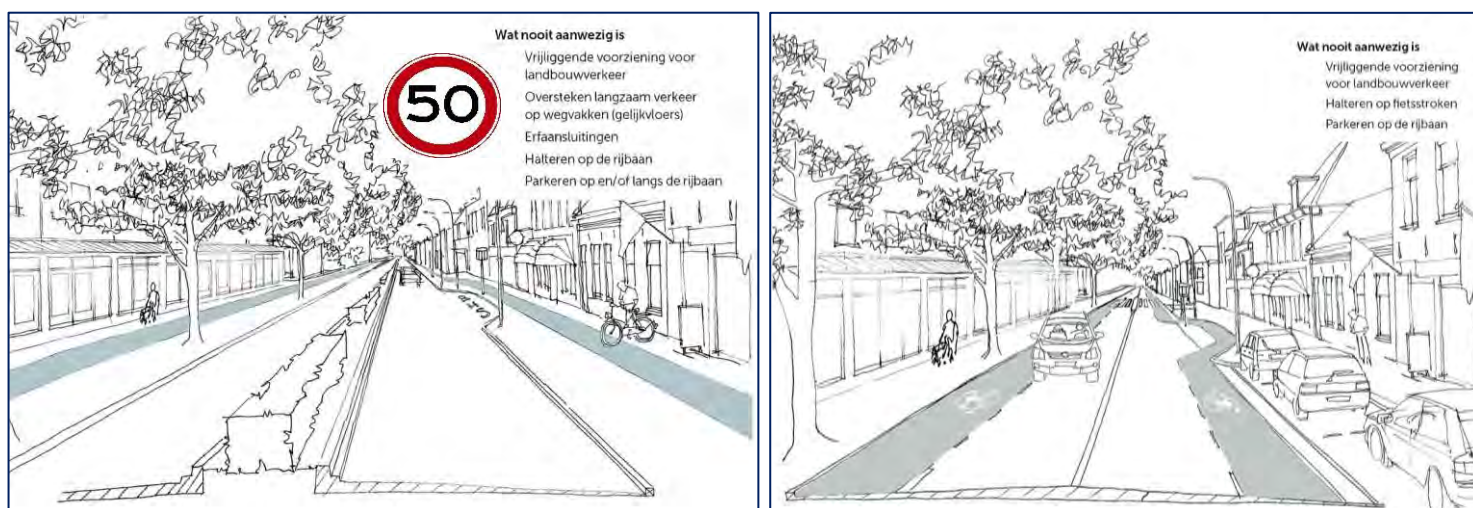
Minimale vormgeving

Figuur 6: Ideaal/minimale inrichting gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom



4.1.2. Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 50 km/uur

Kenmerkend voor dit wegtype is de rijrichtingscheiding en de aanwezigheid van fietsvoorzieningen. In de ideale situatie gaat het hierbij om fysiek gescheiden rijstroken en vrijliggende fietspaden. In de minimale variant kan worden voorzien in ononderbroken asmarkering en fietsstroken. Indien parkeren aanwezig is, vindt dit buiten de rijbaan plaats in langsparkerenvakken. Bij de minimale variant met fietsstroken dient er bij voorkeur door middel van schrikstroken een scheiding tussen parkeren en fietsstrook zijn aangebracht.



Ideale vormgeving

Minimale vormgeving

Figuur 7: Ideaal/minimale inrichting gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom

4.1.3. Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 30 km/uur

De categorie GOW 30 heeft nog geen vastgestelde inrichtingskenmerken. Wel zijn er een aantal voorkeurskenmerken opgesteld. In grote lijnen is de inrichting van een GOW 30 gelijk aan de inrichting van een GOW 50. De verschillen zullen zitten in het materiaal gebruik. Er zal eerder gebruik gemaakt worden van klinkerverharding om de verblijfsfunctie van de weg te benadrukken. Ook zullen er bij voorkeur meer oversteekvoorzieningen zijn en maatregelen op het wegvak. Denk hierbij aan het aanbrengen van pleintjes en snelheidsremmende maatregelen. Bij voorkeur is er bij een GOW 30 in vergelijking met een GOW 50 wel langsparkeren aanwezig.

4.1.4. Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

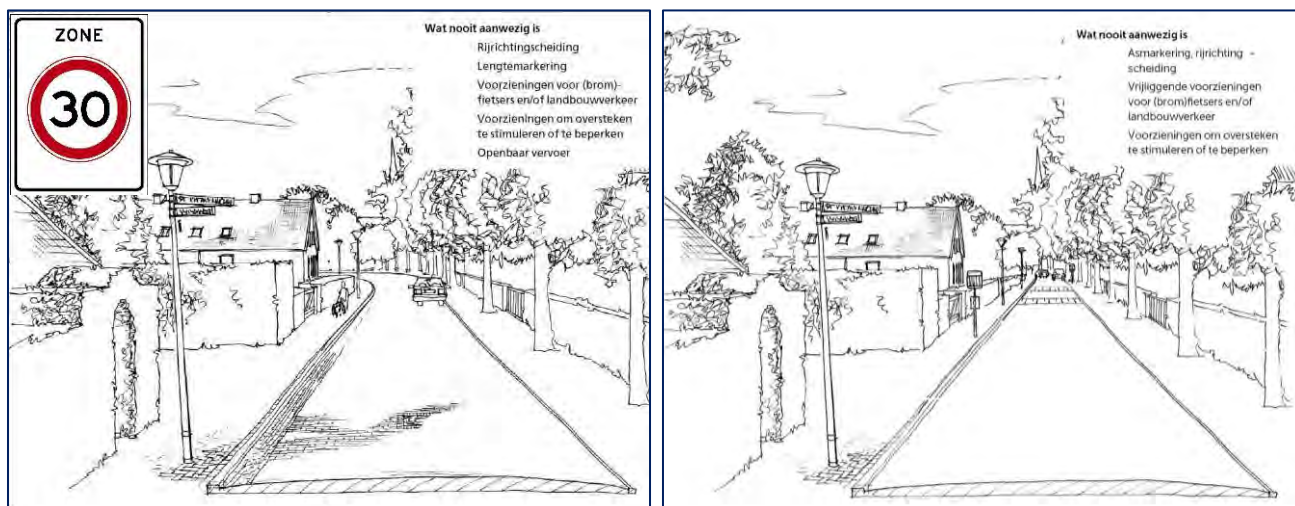
Op de erftoegangswegen in het buitengebied, welke meest liggen in een verblijfsgebied, geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. Voor dit type erftoegangsweg is geen minimale vormgeving is opgenomen. Het kan hierbij bij wijze van spreken gaan om karresporen en wegen van 2,5 meter breed, die één of enkele percelen ontsluiten en waarover zich nauwelijks verkeer over afwikkelt. Bij erftoegangswegen buiten de bebouwde kom worden twee wegtypen onderscheiden, type I en type II. Het grootste uiterlijke verschil is dat type I over het algemeen wat breder is en is voorzien van markering en type II niet. Type I is, mede in verband met de hogere (auto en fiets) intensiteiten op dit type, voorzien van kantmarkering en voorzieningen voor fietsverkeer (op de rijbaan in de vorm van fietsstroken of als vrijliggende fietspaden).



Figuur 8: Ideaal/minimale inrichting erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

4.1.5. Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

Op een erftoegangsweg type staat de verblijfsfunctie centraal. Het betreft voornamelijk gebieden waar de functie wonen centraal staat, maar ook winkelstraten of sociale functies zoals de aanwezigheid van een school waar het verblijven centraal staat. Op een ETW bedraagt de rijnsnelheid altijd maximaal 30 km/uur en worden er in principe geen fietsvoorzieningen gerealiseerd (figuur 9). De beoogde lage verkeersintensiteiten en lage snelheden van het verkeer maken maatregelen zoals fietsstroken ook overbodig. Mocht er toch behoefte zijn aan fietsvoorzieningen dan kan eventueel nog wel gekozen worden voor creatieve oplossingen (ander bestratingspatroon of andere kleur). Het laatste komt vooral voort uit de wens op erftoegangswegen geen markering toe te passen.



Ideale vormgeving

Minimale vormgeving

Figuur 9: Ideaal/minimale inrichting erftoegangsweg binnen de bebouwde kom



4.1.6. Inpassen van hoofdfietsroutes

De fiets heeft zoals benoemd in paragraaf 3.1.4 invloed op de vormgeving van wegen. Loopt er over een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg een belangrijke gemeentelijke of provinciale fietsroute, dan zal er in veel gevallen een aparte fietsvoorziening gewenst zijn. Er worden ten aanzien van hoofdfietsroutes de volgende concrete ontwerpprincipes gehanteerd:

- Directheid: streefwaarde voor de maximale omrijdfactor (verhouding tussen de kortst mogelijke route en de hemelsbrede afstand) is maximaal 1,15.
- Doorstroming: voorrang bij het kruisen van erftoegangswegen en korte wachttijden bij het kruisen van gebiedsontsluitingswegen (ongelijkvloers, breed middeleniland, rotonde of fietsvriendelijke verkeersregeling).
- Comfort: effen wegdek (bij voorkeur asfalt), verlichting, goede afwatering, opname in het gladheidsbestrijdings- (vegen en strooien) en onderhoudsprogramma.
- Veiligheid: duurzaam veilige oversteekvoorzieningen, gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn voorzien van vrijliggende fietspaden (> 2 meter in één richting, > 3,50 meter voor twee richtingen).

4.2. Herkenbaarheidskenmerken

De bovenstaande beschrijving van de basiseisen- en kenmerken voor de verschillende wegcategorieën is vertaald naar een lijst met de essentiële herkenbaarheids- en voorkeurskenmerken.

4.2.1. Wegvakken

Tabel 3 en 4 geven inzicht in de basiskenmerken voor wegvakken binnen en buiten de bebouwde kom. Bij het (her)inrichten van wegen dienen de onderstaande kenmerken als uitgangspunt te worden genomen.

Tabel 3: Herkenbaarheidskenmerken binnen de bebouwde kom

Herkenbaarheidskenmerken binnen de bebouwde kom (BI BEKO)			
	Essentiële herkenbaarheidskenmerken		
	GOW 50	GOW 30	ETW
Snelheid	50	30	30
Kantmarkering	Onderbroken kantmarkering (3-1, 10 cm breed) of trottoirband	Geen kantmarkering	Geen kantmarkering
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Geen	Geen
	Voorkeurskenmerken		
Intensiteiten	>4.000 mvt/etmaal	<10000 mvt/etmaal	< 3.000 mvt/etmaal
Fiets	Vrijliggend fietspad/ fietsstrook (>2m)	Fietsstroken of fietspad	Rijbaan of hoge intensiteiten fietsers: Fietsstraat
Busroute	Ja	Ja	Bij voorkeur niet
Verhardingsbreedte rijbaan	5,50m – 7,30m	5,80m – 6,50m	4,80m – 6m
Verhardingssoort	Asfalt	Deels klinkers	Elementverharding
Parkeren	Niet	Langs de rijbaan	Op de rijbaan
OV-haltes	In de havens	Op de rijbaan	Op de rijbaan



Tabel 4: Herkenbaarheidskenmerken buiten de bebouwde kom

Herkenbaarheidskenmerken buiten de bebouwde kom (BUBEKO)			
	Essentiele herkenbaarheidskenmerken		
	GOW	ETW I	ETW II
Snelheid	80	60	60
Kantmarkering	Ja (3-1, 15 cm breed)	Ja altijd voorzien van kantmarkering (0,1-1 meter van de kant)	Ja (of reflectoren/bermschilden) wanneer intensiteit >1000 mvt/dag of gelegen op dijklichaam of langs wetering
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Geen	Geen
Voorkeurskenmerken			
Intensiteiten	> 4.000 mvt/etmaal	2.000-5.000 mvt/etmaal	< 2.500 mvt/etmaal
Fiets	Vrijliggend fietspad	Fietspad bij hoge intensiteiten fietsers, fietsstrook bij >500 fietsers	Rijbaan
Busroute	Ja	Ja	Nee
Verhardingsbreedte rijbaan	7,50m	4,50-6,20 m	2,50- 4,49m
Verhardingssoort	Asfalt	Asfalt	Asfalt
OV-haltes	In de havens	Op de rijbaan	Op de rijbaan

- Toepassen herkenbaarheidskenmerken bij conflicterende belangen
Wanneer het niet mogelijk blijkt om alle conflicterende belangen te honoreren, wordt nagegaan of conflicten kunnen worden beperkt. Bijvoorbeeld door bepaalde verkeerssoorten een andere route te geven. Indien de gewenste weginrichting niet **'past', dan dienen** aanvullend maatregelen te worden getroffen, zodat de mogelijke conflicten worden beheerst. Het draait hierbij om veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten. Voorbeelden van beheersmaatregelen zijn:
 - Teruggaan naar minimale maatvoering in het dwarsprofiel;
 - Toevoegen van snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en/of kruispunten;
 - Handhaving op rijnsnelheden met aanvullende voorlichting;
 - Lokaal aanpassen van de snelheidslimiet naar één snelheidsklasse lager.

Zorgt het invoeren van de minimale maatvoering, snelheidsremmende maatregelen of het terugbrengen van de maximumsnelheid onvoldoende voor veiligheid en komt het niet meer geloofwaardig en herkenbaar over, dan dient teruggedaan te worden naar de eerste stappen waarbij alsnog de functie en wegcategorie heroverwogen dient te worden.



4.2.2. Kruispunten

In algemene zin is de voorrangssituatie op kruispunten vanuit de Duurzaam Veilig filosofie helder. Het toepassen van voorrangmaatregelen geschiedt primair vanuit de hiërarchie in de wegenstructuur en is geregeld door middel van verkeersborden of infrastructurele maatregelen. In juridische zin is de voorrangssituatie echter niet expliciet gekoppeld aan de functie van de weg, maar aan de maximum snelheid. Wij merken hierbij op dat indien de functionele indeling van wegen met bijbehorende snelheden consequent wordt doorgevoerd, de voorrangssituatie feitelijk impliciet is gekoppeld aan de functie van de weg. Op wegen met een (zonale) snelheidslimiet van 30 km/uur mag de voorrang, behoudens in enkele uitzonderingssituaties, niet worden geregeld. Met andere woorden, het is op dergelijke wegen niet toegestaan de borden B6 (RVV 1990) op de zijweg en de borden B3 en B4 of B5 (RVV 1990) op de hoofdrijbaan te plaatsen. Uitzonderingen hierop vormen de kruispunten met solitaire fiets- en bromfietspaden, kruispunten met hoofdfietsroutes die als zodanig herkenbaar zijn en die een ondergeschikte functie vervullen voor gemotoriseerd verkeer en kruispunten met busbanen.

Binnen 30 km/uur gebieden mag overigens wel gewerkt worden met **uitritconstructies, waarmee de 'voorrang' niet wordt geregeld maar de 'doorgang'.** In dergelijke situaties hebben ook voetgangers voorrang. Het instellen van een voorrangsweg (bord B1 RVV 1990) is niet toegestaan op 30 km/uur wegen.



Bord B1



Bord B6

Bord B3

Bord B4

Bord B5

Op auto(snel)wegen, moet de voorrang juist worden geregeld door middel van de aanduiding voorrangsweg. Op alle overige wegen met een hogere snelheidslimiet dan 30 km/uur mag de voorrang worden geregeld. Deze voorrangregeling kan worden ingesteld door het realiseren van voorrangskruispunten of door het instellen van een voorrangsweg. De aanduiding voorrangsweg is echter niet toegestaan op wegen met **een (zonale) snelheidslimiet van 60 km/uur. Volgens hoofdstuk 2 "Verkeersborden"** (paragraaf 2 Algemene bepalingen ten aanzien van plaatsing van verkeersborden) van het BABW mag op wegen met een maximum snelheid van 60 km/uur de voorrang wel worden geregeld, maar mag er geen sprake zijn van een voorrangsweg. Dit wil zeggen dat 60 km/uur wegen alleen kunnen worden voorzien van voorrangskruispunten.

- **Uitgangspunten vormgeving kruispunten**

De uitwisseling van verkeer vindt vooral plaats op de kruispunten, hier vinden dan ook de conflicten tussen de verschillende verkeersdeelnemers plaats. In een zorgvuldig duurzaam veilig ingericht netwerk wordt op een consequente manier omgegaan met conflicterende verkeersbewegingen. Het verlenen of krijgen van voorrang volgt logisch uit de inrichting van de weg. Om dit mogelijk te maken zijn principe afspraken noodzakelijk over wie prioriteit krijgt op een kruispunt. De gemeente Olst-Wijhe hanteert de volgende uitgangspunten bij het vormgeven van kruispunten:

- Verkeer dat op een gebiedsontsluitingsweg rijdt, heeft prioriteit (en krijgt dus voorrang) boven verkeer op een erftoegangsweg;
- Verkeer dat op een GOW 30 rijdt, heeft prioriteit (en krijgt dus voorrang) boven verkeer op een ETW;
- Erftoegangswegen die elkaar kruisen worden als gelijkwaardig kruispunt ingericht;
- Indien een regionale snelfietsroute een gebiedsontsluitingsweg kruist dan bij voorkeur ongelijkvloers;
- Een hoofdfietsroute heeft bij voorkeur prioriteit boven verkeer op een erftoegangsweg.



In tabel 5 is samengesteld vanuit de voorgeschreven oplossingen in bestaande richtlijnen. Niet alle typen kruispunten en aansluitingen komen bij alle wegcategorieën voor of zijn vanuit verkeersveiligheid gewenst. Daarnaast zijn kruispunten en kruisingen mogelijk met solitaire fietsroutes of busbanen. In tabel 5 zijn voor alle mogelijke combinaties de voorkeursoplossing opgenomen

Tabel 5: Voorrangskennmerken per weg categorie

Kruisingen	GOW 50	GOW 30	ETW
GOW 50	Rotonde / VRI	Voorrangskruispunt GOW 50 in de voorrang/ rotonde	Voorrangskruispunt GOW in de voorrang
GOW 30	Voorrangskruispunt GOW in de voorrang	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt / uitritconstructie ETW I in de voorrang
ETW	Voorrangskruispunt GOW in de voorrang	Voorrangskruispunt / uitritconstructie ETW I in de voorrang	Gelijkwaardig
Regionale snel fietsroute	Ongelijkvloers	Fiets in de voorrang	Fiets in de voorrang
Hoofd fietsroute + fietsstraat	Fiets uit de voorrang	Fiets in de voorrang	Fiets in de voorrang
Snelheids-beperkende maatregelen	Beperkt, alleen bij kruisingen	Ja	Ja

4.2.3. Inrichting bedrijventerreinen

Belangrijk is om vast te stellen dat bedrijventerreinen wezenlijk anders functioneren dan overige woon- en werkgebieden in de gemeente. En dus ook andere eisen stellen aan de weginrichting. De ruimtebehoefte van grote voertuigen is op bedrijventerreinen maatgevend voor de inrichting en vormgeving van de infrastructuur. Grote voertuigen zijn nodig voor bevoorrading maar ook voor afzet van goederen. Vanwege de grootte van de voertuigen is voor een vlotte en zorgvuldige afwikkeling op een bedrijventerrein veel manoeuvreerruimte noodzakelijk.

De scheiding tussen openbare weg en privé terrein van de bedrijven is veelal onduidelijk. De bedrijfsvoering op het bedrijventerreinen geschiedt veelal gedeeltelijk op de openbare weg: laden en lossen met vorkheftrucks die de openbare weg opdraaien met pallets en andere goederen dan wel het tijdelijk parkeren van stapels pallets, containers of andere zaken. Dit gebeurt gewoon om het dagelijks werk van de bedrijven te kunnen uitvoeren.

Voor het goed functioneren van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem dient functie, vormgeving en gebruik goed op elkaar afgestemd te zijn. Voor bedrijventerreinen is het gebruikelijk om het gebruik als uitgangspunt te nemen, en daarop de functie en vormgeving aan te sluiten. Dit is wezenlijk anders voor woongebieden, waarbij de inrichting is gericht op het langzaam verkeer en het autoverkeer en waarbij het gebruik makkelijker de toegekende functie en vormgeving kunnen volgen. Vanwege het grote verschil in massa zal op bedrijventerreinen eerder gekozen worden voor aanvullende fietsvoorzieningen om de fietser goed te beschermen.

Indien er fietsverkeer aanwezig is, dient in principe bij een aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer een fietsstrook te worden aangeboden. Bij hogere intensiteiten (>2.500 mvt/etmaal) is een vrijliggend fietspad het uitgangspunt. De wegbreedte is onder meer afhankelijk van het eventueel gebruik van de weg voor laden en lossen. Indien de intensiteiten niet te hoog zijn is een wegbreedte van 7 meter afdoende (exclusief ruimte voor eventuele fietsvoorzieningen).

Snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateaus dienen zorgvuldig te worden toegepast. Gedacht kan worden aan het toepassen van



vrachtwagenvriendelijke drempels met een beperkte hoogte van de drempels en plateaus.

4.3. Richtlijnen vanuit de gemeente Olst-Wijhe

De gemeente Olst-Wijhe heeft voor de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom specifieke richtlijnen opgesteld. Welke niet in tabel 4 aanbod zijn gekomen. Deze zijn hieronder beschreven.

Aanvullende maatregelen

1. Bij kantmarkeringen een minimale rijloperbreedte van 3,50 meter tussen de kantmarkeringen.
2. Attentie verhogende maatregelen op kruispunten:
 - A. Type 1; verhoogde kruisingsvlakken
 - B. Type 2; bij slechte waarneembaarheid van het kruispunt op de toeleidende wegen **"bliksemschichten"** en aanvullend bij geen juiste uitzichthoek markeringspalen met eventueel het verkeersbord RVVJ08.
3. Grasbetonklinkers langs wegen met een breedte tussen de 4,00 – 5,50 en bij een minimale verkeersintensiteit van 500 mvt/dag
4. Bij wegen < 4,00 meter breed met een minimale verkeersintensiteit > 500 mvt/dag en bij oneigenlijk vastgesteld gebruik (sluipverkeer) met gebleken grote schades aan de bermen de verkeersintensiteit met maatregelen gaan verlagen of overgaan tot wegverbreding naar 4,00 meter breed met aan beide zijden van rijbaan grasbetonstenen.
5. Voor snelheidsverlaging gebruik maken van de natuurlijke elementen uit de omgeving (Natuurlijk Sturen) of toevoegen van groenelementen ter ondersteuning van de geleiding en/of een visuele profielversmalling.
6. Uitwijkplaatsen op type 2 wegen bij stelselmatig kapotrijden van de bermen.
7. Voor aanleg van rode fietssuggestiestroken dient de resterende breedte naast de rijloper (3,50 meter) een minimale maat van 1,00 meter te verkrijgen. Het principe is dat fietsers gebruik moeten maken van de aangewezen rijloper. (bij aanleg van fietssuggestiestroken totale rijbaan minimaal (1,00 + 0,10 + 3,50 + 0,10 + 1,00) 5,70 meter breed.



5. Afwijkingen tussen functie, vormgeving en gebruik

Vanuit het opgestelde gecategoriseerde wegennet wordt bepaald waar de weginrichting niet voldoet aan de minimale eisen of waar de inrichting niet past bij de gewenste gereden snelheid of functie van de weg. Op basis hiervan kan worden bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn.

In het vervolg van hoofdstuk 5 worden de belangrijkste afwijkingen ten opzichte van de gewenste vormgeving voor elke wegtype toegelicht.

5.1. Snelheidsregime

Om de functie en vormgeving op elkaar af te stemmen dient het wettelijke snelheidsregime op een aantal wegen te wijzigen. Dit gaat enkel om wegen binnen de bebouwde kom van Olst en Wijhe. De snelheidslimiet zal in de gewenste situatie terug gebracht moeten worden van 50 km/uur naar 30 km/uur.

Het gaat hierbij om de volgende straten:

- Koekoeksweg (Dahliastraat en de Van Laakstraat) (Boskamp)
- Kornet van Limburg Stirumstraat (Olst)
- Wethouder A.G. Dekkerlaan (Kuullaentiespad- Jan Schamhartstraat) (Olst)
- Raalterweg (Spoor- Onder de Gelder) (Wijhe)
- Raalterweg (Scholtensweg-Zonnenbergerweg) (Wesepe)
- Scholtensweg (Wesepe)



Figuur 10: Wegen met aanpassing in snelheidsregime



6. Maatregelen

Het overeenstemmen tussen de vormgeving van een weg passend bij de wegcategorie is niet altijd eenvoudig. Daarom is het van belang om een duidelijke visie te hebben. Aan de hand hiervan kan worden bepaald welke maatregelen nodig zijn als er sprake is van onderhoudswerkzaamheden of als er kan worden meegelift op een ander project.

Ook als er sprake is van een knelpunt is middels de visie vastgelegd welke maatregelen gewenst zijn. In dit hoofdstuk gaan we in op het treffen van maatregelen. Uit de inventarisatie uit hoofdstuk 5 komen een aantal wegen en kruispunten naar voren waar de huidige inrichting afwijkt van het wensbeeld. Hier wordt nadrukkelijk op ingegaan.

6.1. Gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen

- Buiten de bebouwde kom

Uit de inventarisatie komt naar voren dat op de gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom weinig afwijkingen ten opzichte van het wensbeeld kunnen worden geconstateerd.

- Binnen de bebouwde kom

De maatregelen die genomen moeten worden op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom gelden allemaal voor de wegen die in de nieuwe categorisering als GOW 30 worden gedefinieerd. Naast het aanpassen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 zullen er in meerdere gevallen ook aanpassingen aan weginrichting nodig zijn. Hieronder worden per situatie mogelijke aanpassingen aangegeven. Daarnaast wordt ook visueel een mogelijk voorbeeldontwerp voorgelegd.

Kornet van Limburg Stirumstraat (Olst)

De Kornet van Limburg Stirumstraat is een belangrijke ader binnen de kern van Olst. Kijkend naar de functie als belangrijke fietsroute, vele erfaansluitingen en langspaarkevakkens zal deze weg terug gebracht moeten worden naar 30 km/uur. De inrichting van de weg zal hiervoor aangepast moeten worden. Door de belangrijke fietsroute is comfort voor fietsers door gebruik van asfalt gewenst. Een zelfde type ontwerp als op de Jan Hoogland straat is een optie, al zijn hier dan wel snelheid remmende maatregelen gewenst. De voorrang op de kruispunten zou in de nieuwe situatie ongeregeld moeten zijn of er moeten uitritconstructies worden toegepast.



Figuur 11: Huidige inrichting Kornet van Limburg Stirumstraat



Figuur 12: Voorbeeldontwerp Jan Hooglandstraat Olst



Wethouder A.G. Dekkerlaan (Olst)

Het eerste deel van de Wethouder A.G. Dekkerlaan vanaf de dijk tot het Kuulaentispad (twee inritten) blijft een GOW 50, tot hier kunnen de fietsvoorzieningen weggehaald worden, omdat er op de dijk geen fietsaansluiting zit. Op deze manier blijven de inritten veilig met de fiets bereikbaar. Vanaf het Kuulaentispad tot aan de Jan Schamhartstraat zal de weg als een GOW 30 km/uur ingericht moeten worden. Om eenheid en herkenbaarheid in Olst te creëren is het mogelijk een ontwerp zoals op de Jan Hooglandstraat ook hier toe te passen. Met hierbij mogelijk snelheid remmende maatregelen en extra oversteekplaatsen.



Figuur 13: Huidige inrichting Wethouder AC Dekkerlaan Olst



Figuur 14: Voorbeeldontwerp Jan Hooglandstraat Olst

Raalterweg (spoor-Onder de Gelder) (Wijhe)

Om de Raalterweg af te waarderen naar een GOW 30 km/uur zal de inrichting moeten worden aangepast. Het aanbrengen van klinkerverharding past beter bij een snelheidsregime van 30 km/uur en een minder doorgaande functie. De Raalterweg heeft een belangrijke functie voor fietsers. In de huidige inrichting zijn er vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Omdat er nog geen duidelijk inrichtingsrichtingseisen zijn voor GOW 30 wegen is het mogelijk gewenst om de deze fietspaden op de Raalterweg te behouden, maar ook een inrichting zoals op figuur 16 te zien is met fietsstroken is een optie.



Figuur 15: Huidige inrichting Raalterweg Wijhe 50 km/uur



Figuur 16: Voorbeeldontwerp GOW 30 met fietsstroken en klinkerverharding



Scholtensweg

De Scholtensweg is gecategoriseerd als GOW 30. De inrichting zal hier op moeten aangepast. Er zullen fietsvoorzieningen aangebracht moeten worden op de rijbaan. Daarnaast zijn er mogelijk snelheidsremmende maatregelen nodig om in de open omgeving de 30 km/uur te kunnen handhaven. Door de beperkte breedte van de weg moet er op de rijbaan voldoende ruimte zijn voor de fiets en voor de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer, omdat deze weg een ontsluitende functie heeft.



Figuur 17: Huidige inrichting Scholtensweg Wesepe



Figuur 18: Voorbeeldontwerp Oosteinderweg Aalsmeer

6.2. Erftoegangswegen

- Binnen de bebouwde kom

Een gewenste stap die gezet moet worden binnen de bebouwde kom is het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur (daar waar dit nog niet het geval is) en het inrichten van deze wegen conform de functie. Deze wegen worden hieronder besproken, waarin wordt ingegaan op mogelijke maatregelen en wenselijke inrichtingen. Het terugbrengen van de snelheidslimiet heeft een positief effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De wegen die vooral in verblijfsgebieden liggen hebben hierin de grootste prioriteit.

Raalterweg tussen Scholtensweg-Zonnebergerweg (Wesepe)

De inrichting van de Raalterweg is sinds de komst van de rondweg in 2009 nauwelijks veranderd. Er zijn alleen enkele wegversmallingen en groen aan de inrichting toegevoegd. Door de lage intensiteit en doordat de functie van de weg minder gericht is op doorstroming, is het wenselijk om de weg terug te brengen naar erftoegangsweg 30 km/uur. Er zullen hiervoor maatregelen aan de weginrichting genomen moeten worden. Doordat de breedte van de rijloper versmald moet worden is er meer ruimte voor groen en zal dit ten goede komen aan de uitstraling van de weg en omgeving. De functie als fietsroute wordt door een lagere snelheid en verblijfsuitstraling versterkt.



Figuur 19: Huidige inrichting Raalterweg Wesepe



Figuur 20: Voorbeeldontwerp Rijksstraatweg Voorst

Brabantse Wagen (Wijhe)

Uit de inventarisatie blijkt dat de huidige inrichting van de Brabantse wagen niet voldoet aan de inrichting van erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur. De fietssuggestiestroken die nu zijn aangegeven met onderbroken markering zullen weggehaald moeten worden en de rijloper moet worden versmald. Het wegprofiel dat aanwezig is op de Nieuwendijk in het verlengde van de Brabantse Wagen, zou doorgetrokken moeten worden met daarbij mogelijk enkele snelheid remmende maatregelen zoals een drempel of wegversmalling. De inrichting van het kruispunt De Brabantse Wagen, Nieuwendijk en Dijk zal ook heringericht moeten worden, zodat de gelijkwaardigheid duidelijker naar voren komt.



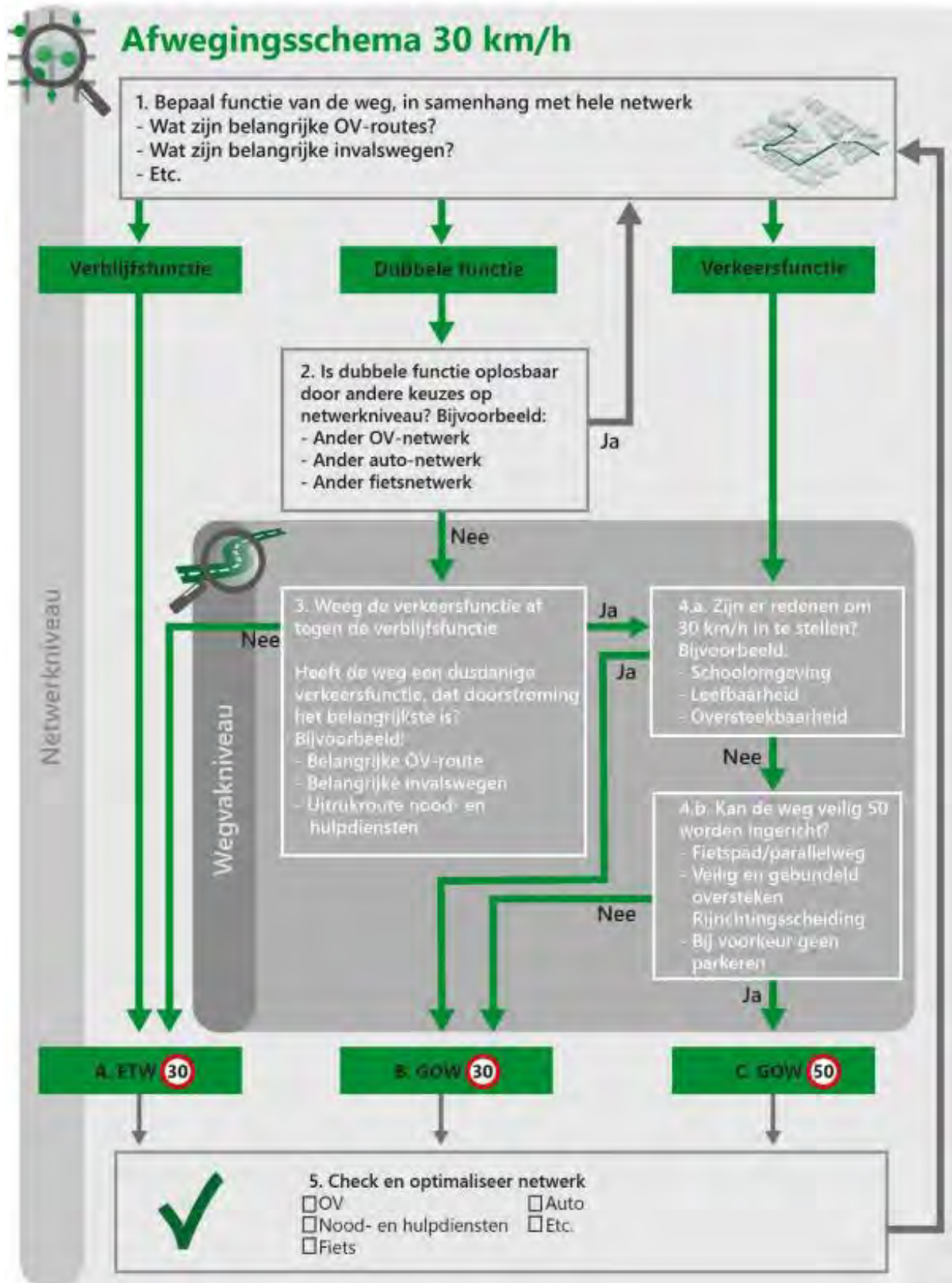
Figuur 21: Huidige inrichting Brabantse wagen



Figuur 22: Voorbeeldontwerp (Nieuwendijk Wijhe)



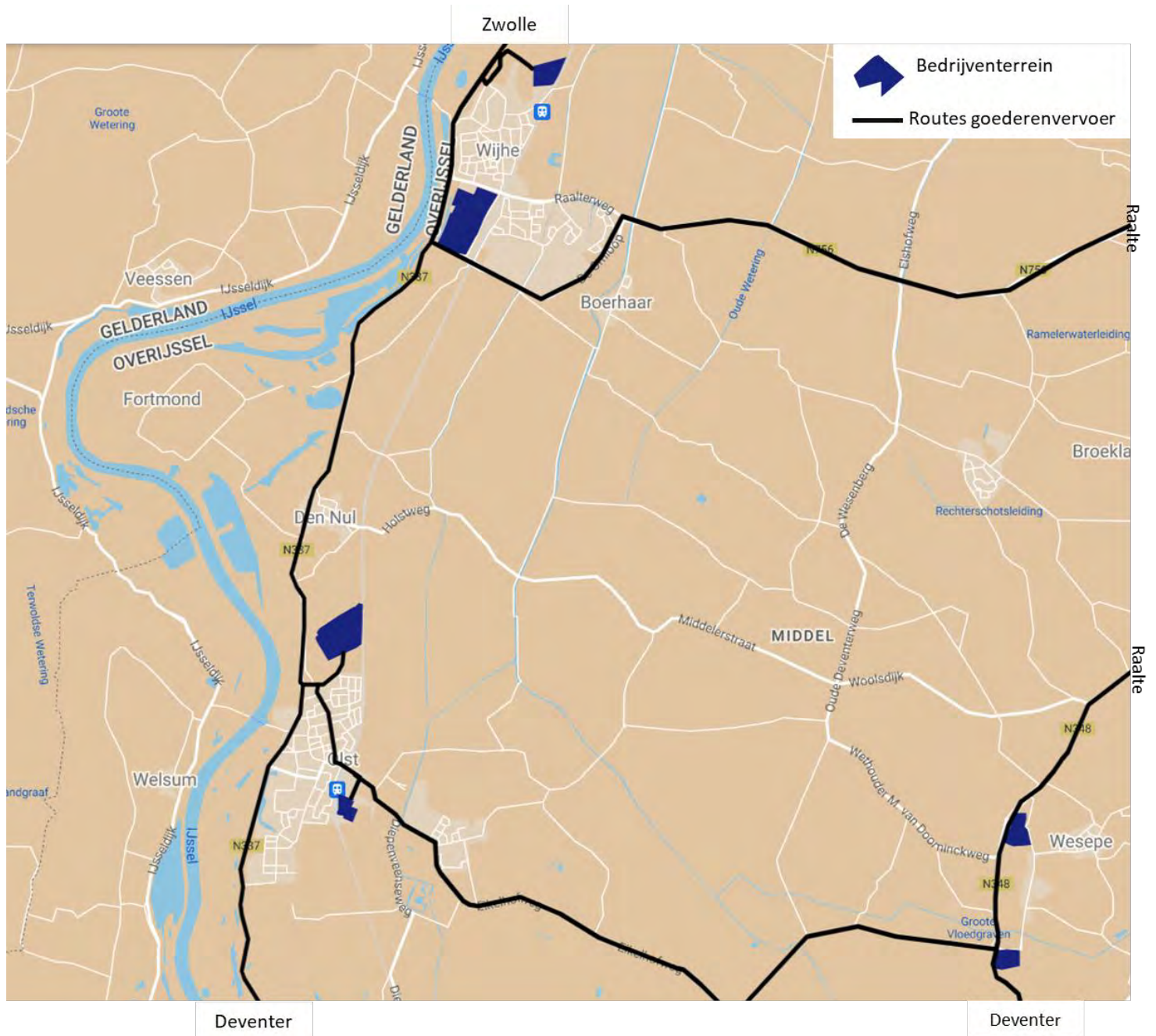
Bijlage I. Afwegingskader GOW 30





Bijlage II. Goederenvervoer

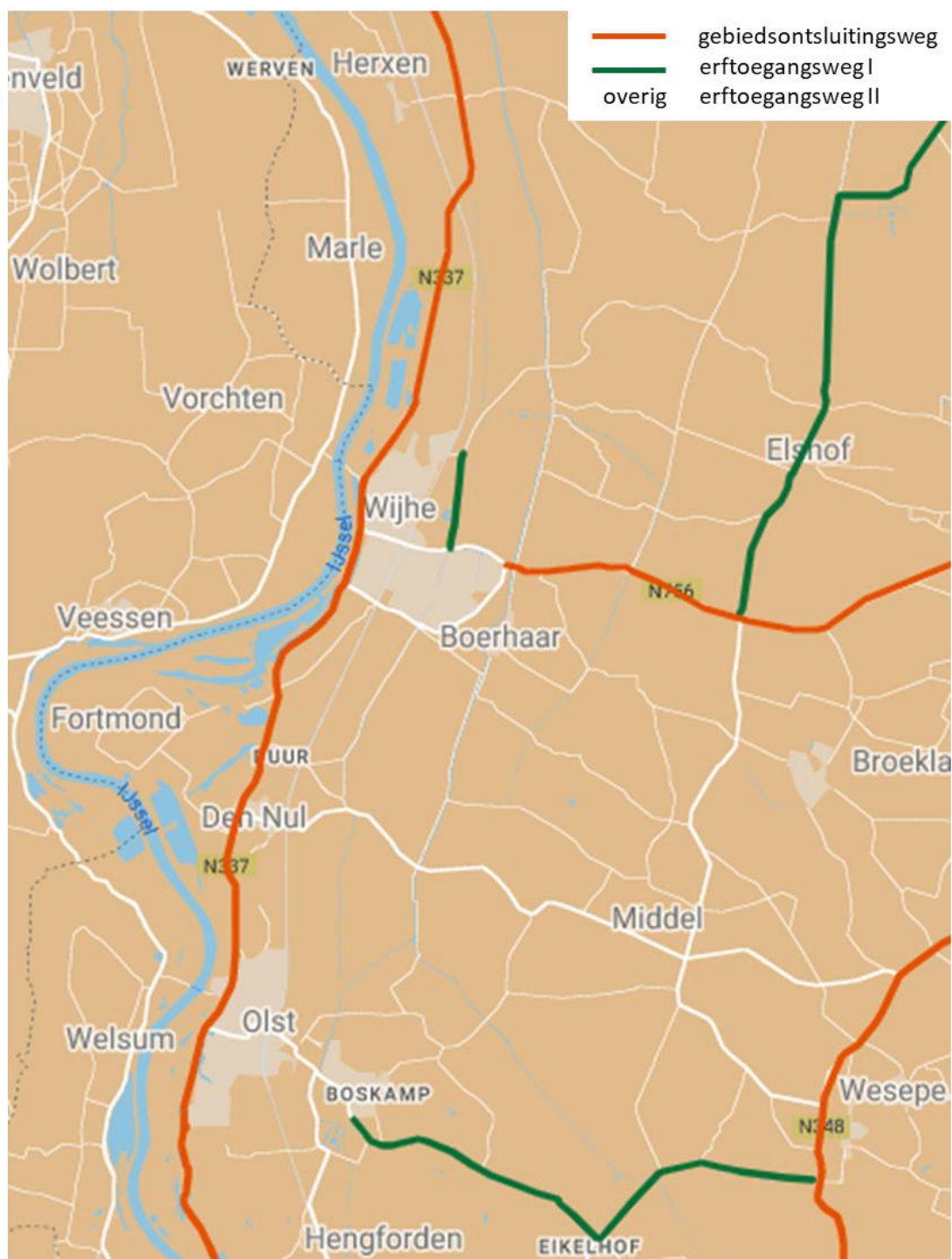
Routes goederenvervoer Olst-Wijhe





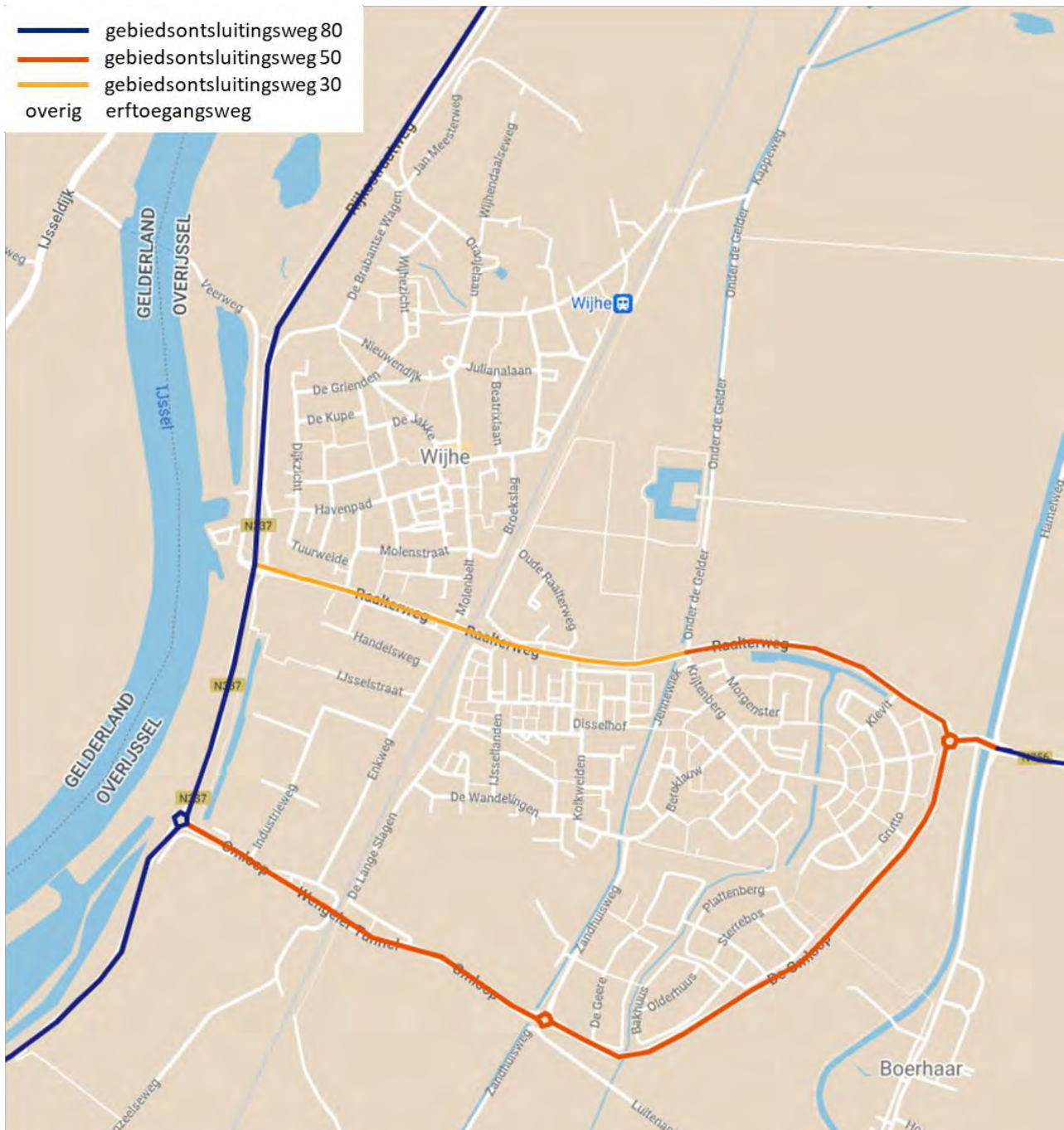
Bijlage III. Wegencategorisering

Categorisering buitengebied Olst-Wijhe





Categorisering kern Wijhe





Categorisering kern Wesepe





Bijlage IV. Fietsnetwerk

Fietsnetwerk Kern Olst



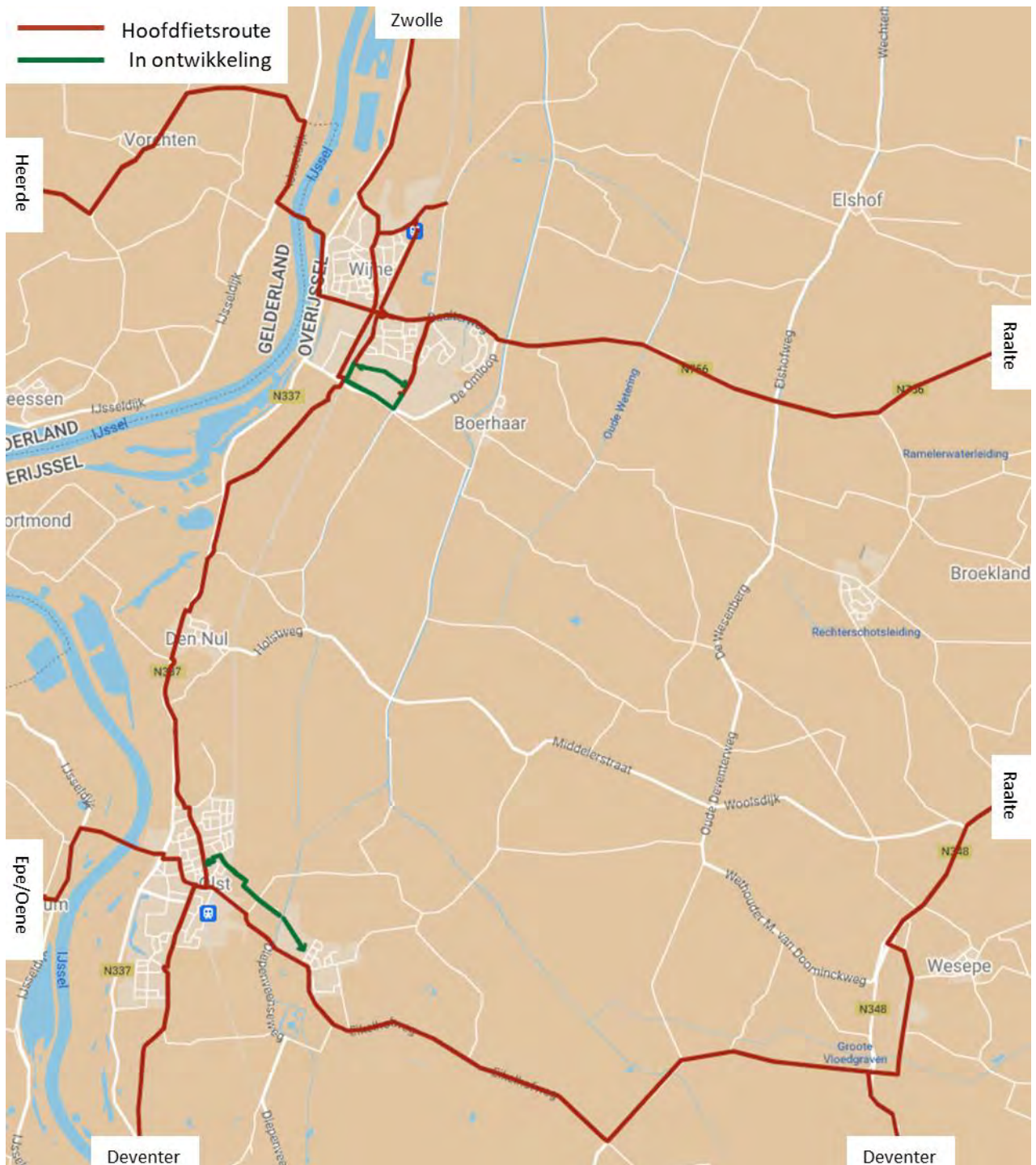


Fietsnetwerk Kern Wijhe





Fietsnetwerk buiten gebied Olst-Wijhe





Bijlage V. Openbaar vervoer

Netwerk openbaar vervoer Olst-Wijhe

