

Verkeersadvies



participatiepunt.vvn.nl

Kenmerken advies:

Lokatie:

Wekeromseweg, Driesprong te Ede

Opdrachtgever:

Bewonersoverleg Wekeromseweg, contactpersoon dhr. J. van Dijk

Datum uitgifte advies:

Augustus 2019

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie

Tussen Ede en de kernen Wekerom en Harskamp ligt de Wekeromseweg, een oude, gestrekte verbindingsweg, die begint bij de enclave 'Driesprong' met de N304, en eindigt in het buitengebied van Wekerom (Edeseweg). In dit advies wordt ingegaan op het gedeelte vanaf de N304 tot aan de Vosseveldseweg (zie fig. 1)

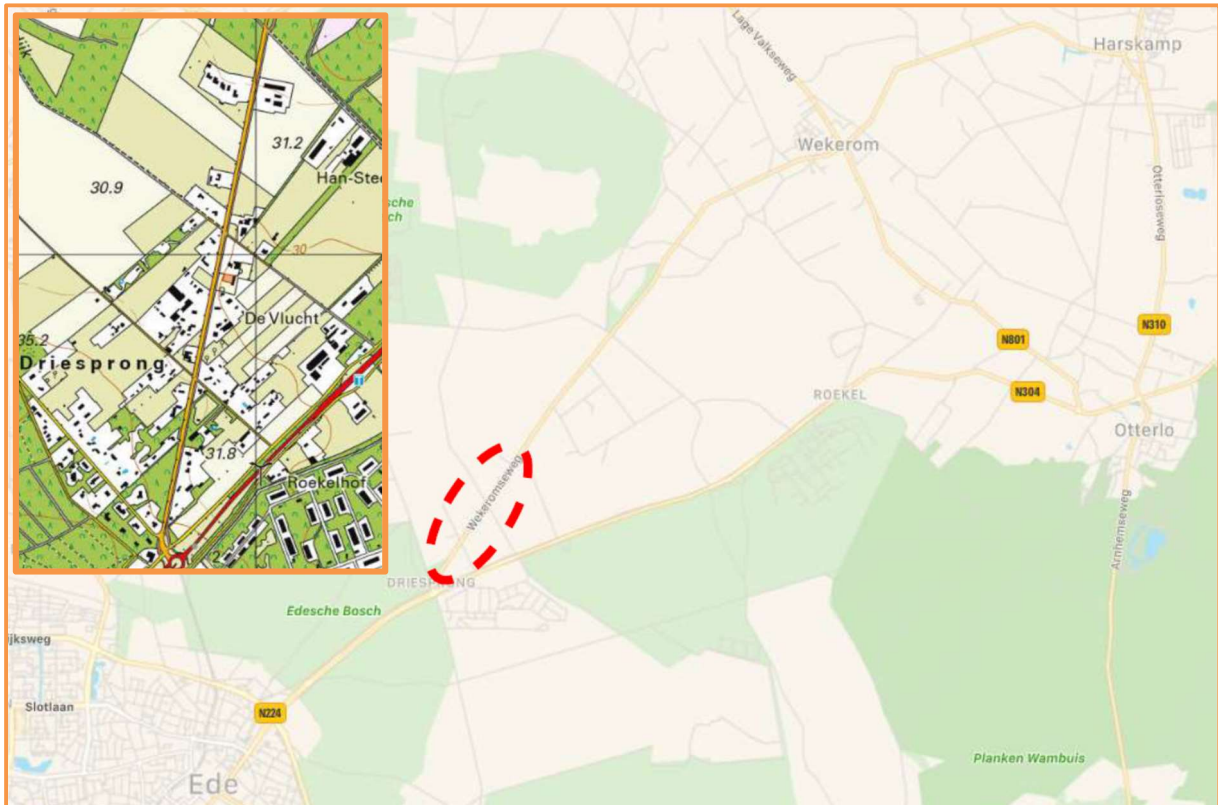


Fig. 1. De Wekeromseweg vormt de verbinding van Ede met Wekerom, al ligt de provinciale weg N304 in de buurt. Het onderzochte wegvak is als buitengebied vrij intensief bebouwd (zie uitsnede).

De Wekeromseweg heeft een maximumsnelheid van 80 km/h, hetgeen als zeer hoog wordt ervaren. Metingen laten flinke uitschieters naar 100+ zien. Aan de westzijde van de weg staan forse eikenbomen. Aan de oostzijde ligt een vrijliggend fietspad. Er rijden dagelijks ca 5000 mvt, waarvan circa 8% vrachtverkeer. De bus met aanhanger is een veelgemelde combinatie van voertuigen.

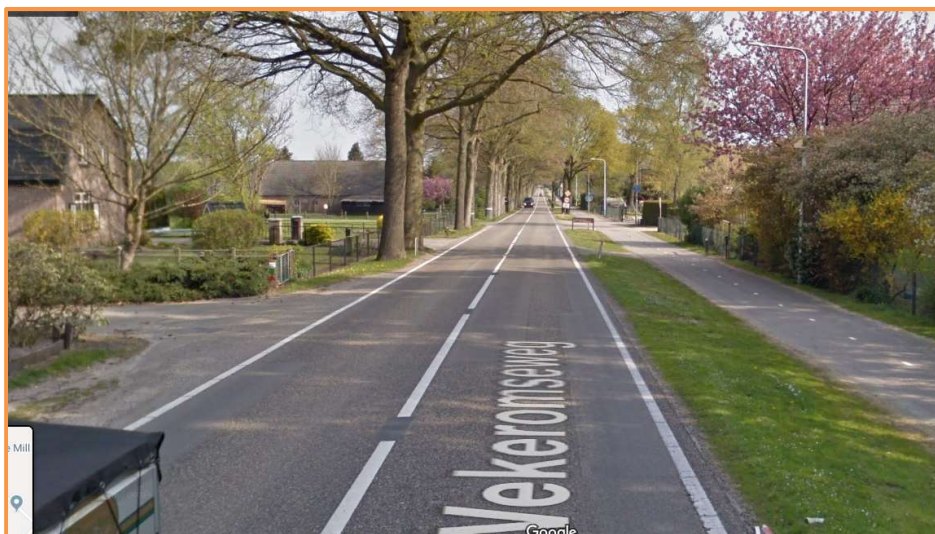


fig. 2. Wekeromseweg nabij Deelweg, in noordelijke richting



Fig. 3. Wekeromseweg nabij Tuincentrum De Driesprong

Vanwege een aantal recente ongevallen, waarvan enkele met ernstig letsel, hebben de bewoners van de Wekeromseweg tussen de N304 en de Vosseveldseweg aan de gemeente gevraagd om maatregelen. Aan VVN is gevraagd om een verkeersadvies uit te brengen.

Probleemstelling

Gevraagd wordt om een analyse te geven van de verkeers(on)veiligheid van de Wekeromseweg en om te bekijken welke realistische oplossingen denkbaar zijn om de situatie te verbeteren.

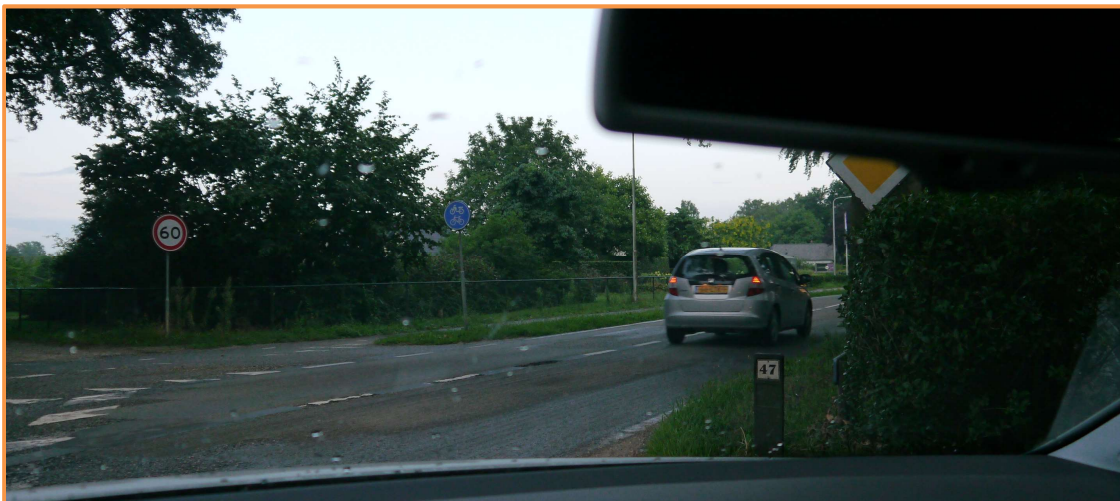


Fig. 4. Zicht op Wekeromseweg richting Ede vanuit Hoge Valksedijk (oostzijde), waarbij de auto tot aan de rand van de rijbaan staat. Het noodzakelijke voorzichtig oprijden van de Wekeromseweg leidt al tot gevaar.

Analyse

Hieronder wordt dieper ingegaan op wegsituatie en de mate van onveiligheid. Eerst wordt ingezoomd op de historie, vervolgens op de ongevallen, daarna wordt nader ingegaan op de maatvoering en de geldende richtlijnen, waarna tenslotte de overige aspecten worden benoemd.

Historie

De Wekeromseweg én de N304 ('Roekelseweg') bestaan beide al ruim 100 jaar. Op oude kaarten is dit terug te zien. Het toont aan dat de Wekeromseweg al lang de verbinding vormt tussen Ede en Wekerom. Vóór die tijd vormde de Oud-Wekeromseweg de verbinding, maar met de komst van de (paarden)tram werd een nieuwe verbinding aangelegd.

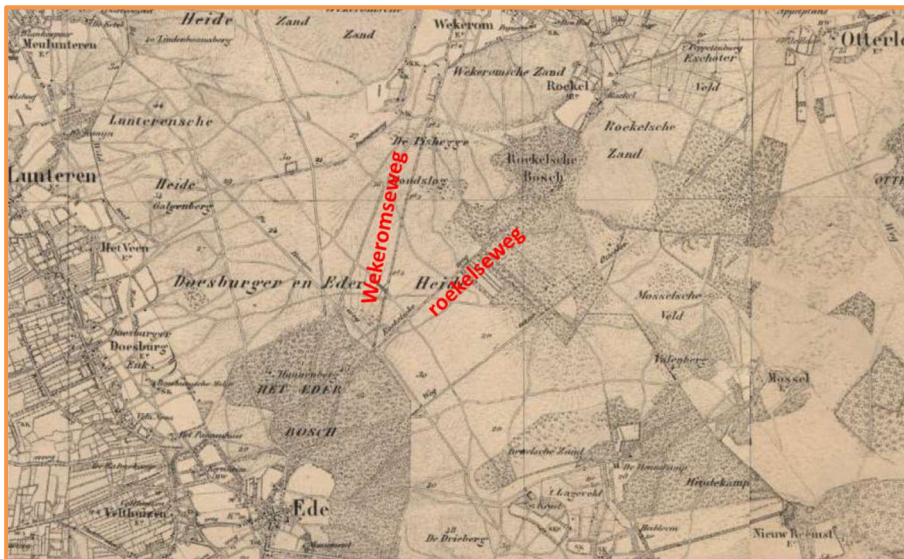


Fig. 5. Topografische kaart omstreeks 1910/1920

In de jaren '30 werd ervoor gekozen om de Roekelseweg te gebruiken als doorgaande verbinding naar Apeldoorn (N304). Hieraan werd de Wekeromseweg ondergeschikt gemaakt (voorrangskruising).

Het zeer intensieve gebruik van de Roekelseweg vergde sindsdien regelmatig groot onderhoud waarbij deze weg in de loop van de tijd aan de strenger wordende richtlijnen is aangepast (breder wegprofiel, brede obstakelvrije zones, parallelwegen waaraan erfontsluitingen zijn aangetakt).

De Wekeromseweg bleef vanwege de ondergeschikte functie en het aanzienlijk beperktere gebruik steeds haar huidige breedte en wegsituatie houden, al zijn enkele decennia geleden een tweerichting fietspad aangelegd en zijn op de meeste plekken de bomen aan de oostzijde van de weg geroid.

Van recenter datum is de rotonde bij de N304 en de instelling van 60 km op de Edeseweg

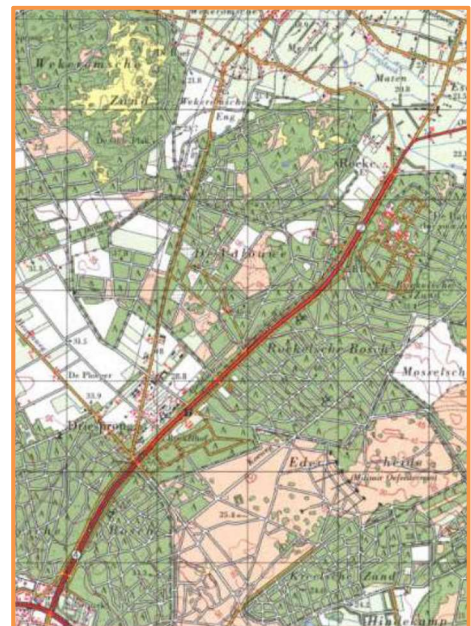


Fig. 6. Wegsituatie sinds ca 50 jaar

Ongevallen

Het aantal ongevallen dat op de Wekeromseweg heeft plaatsgevonden is moeilijk vast te stellen. Net als op andere wegen in Nederland ligt de registratiegraad laag, met name als sprake is van materiële schade en licht letsel. In deze regio wordt bovendien het wegslepen en repareren vaak door de eigen bevolking gedaan, zonder dat een wegsleepdienst of verzekering eraan te pas komt. Bijna-ongevallen vallen allemaal buiten de registratie, al worden ze vaak wel door een aanwonende opgemerkt.

Het aantal **geregistreerde ongevallen** in de STAR-registratie op de Wekeromseweg tussen de Vosseveldseweg tot aan de rotonde met de N304 over 2014 tot nu is **13**, waarvan 3 met letsel. Dat is aan de hoge kant. Het merendeel van de ongevallen valt onder de doelgroep **gevaarlijk rijgedrag**.

Opmerkelijk is het grote aantal ongevallen tussen de Deelweg en de Hoge Valksedijk. Hier bevinden zich relatief veel erfaansluitingen en een tuincentrum met veel afslaand verkeer.

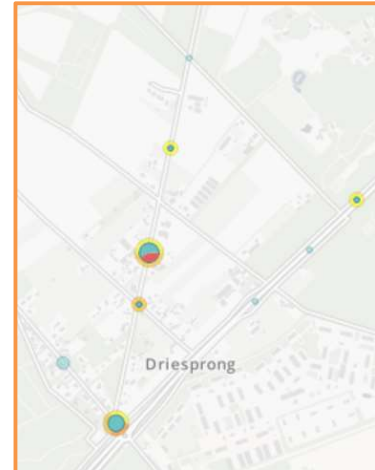


Fig. 7. Ongevallenbeeld Wekeromseweg (tot Vosseveldseweg)

Aanwonenden maken melding van zeer veel bijna-ongevallen. Wanneer deze tot een daadwerkelijk ongeluk zouden hebben geleid, zou er veel letsel(schade) zijn veroorzaakt. Ook zijn er ongevallen geweest met alleen materiële schade, die bij een lichte koerswijziging van het voertuig tot ernstig of dodelijk letsel hadden kunnen leiden. Bijzonder is de opmerking van een ambulance-medewerker eerder dit jaar, die verzuchtte dat ze alweer op deze plek een slachtoffer moesten behandelen.

De **bomen**, voornamelijk ten westen van de weg, staan zeer dicht op de rijbaan, hetgeen de ernst van een eventueel ongeval sterk vergroot, zeker in combinatie met de snelheid van passerende voertuigen. Deze snelheid wordt nog vergroot door het feit dat de weg kaarsrecht loopt. Op enkele plekken drukken boomwortels de rand van het asfalt al omhoog, waardoor vooral vrachtwagens moeten uitwijken richting het midden van de weg. Dit levert gevaar op bij tegemoetkomend verkeer.

Het aantal ongevallen is ten opzichte van omliggende 80 en 60-wegen niet veel hoger, maar dat neemt niet weg dat er sprake is van een vrij ernstige situatie, omdat de **kans op ernstig letsel** zeer groot is. Eigenlijk zouden ook op de omliggende wegen maatregelen wenselijk zijn om de situatie verkeersveiliger te maken.

Maatvoering

Van belang is om te bepalen in hoeverre de Wekeromseweg voldoet aan de **minimale CROW-richtlijnen**¹ voor een 80 km-weg (GOW80 type II, gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom van 1 rijbaan met 2 rijstroken). Uiteraard is de gemeente alleen bij de aanleg van nieuwe wegen gehouden aan deze richtlijnen, maar de uitkomsten geven aan hoezeer bij de Wekeromseweg wordt afgeweken van wat momenteel als aanvaardbaar wordt gezien. Volstaan wordt met de belangrijkste elementen uit de richtlijn.

Wat conform de minimale richtlijn aanwezig is op de Wekeromseweg is een vrijliggend fietspad, al ligt dit niet op voldoende afstand van de rijbaan. Wel is het oversteken van de weg gevaarlijk. Vermeld zij dat ook de drukkere 60 km-wegen een fietspad horen te hebben.

De **breedte van de weg**, circa 6,20 meter, is smaller dan de minimale richtlijn van 7 meter. Bij voorkeur wordt 7,5 of meer aangehouden. Dit betekent dat verkeer, dat dus dicht langs elkaar rijdt,

¹ Het kennisplatform CROW, Centrum voor Regelgeving en Ontwerp voor de Wegen en Waterbouw

aanzienlijk meer kans maakt in botsing te komen. Voor het passeren van vrachtauto's of landbouwvoertuigen is erg weinig ruimte. Bestuurders rijden hierdoor dicht op de rand van rijbaan, hetgeen voor oprijdend en overstekend verkeer, vooral aan de westzijde, extra gevaar oplevert.

De huidige richtlijn voor de minimale **obstakelvrije zone** naast de weg is 4,5m. Alleen paaltjes en verlichtingsmasten mogen in deze zone staan. Bij obstakels zoals bomen die in de obstakelvrije zone staan dient een afscherming geplaatst te worden. Langs de Wekeromseweg staan de bomen veelal op minder dan 0,5 meter uit de rand van de weg. Dit betekent dat een kleine stuurfout al zeer ernstige gevolgen kan hebben. Ook zijn er bomen die op rijkhoogte van vrachtverkeer zo ver boven de weg uithangen dat er bewust uitgeweken dient te worden voor de bomen om schade aan de vrachtauto te voorkomen.

Voor het oprijden van een GOWII vanaf kruisingen geldt een zicht van ruim 100m, uitgaande van een voertuig dan op 5 meter van de rijbaan stilstaat. Dit wordt bij de Wekeromseweg op geen van de kruispuntaansluitingen ook maar benaderd. Op sommige plekken, en ook bij veel uitritten, moet de auto tot op de rijbaan worden gereden en dan is er nog te weinig zicht, hetgeen grote risico's heeft bij passeersnelheden van 80 km/h. Zelfs de spiegels (die doorgaans schijnveiligheid veroorzaken) bij een drietal uitritten bieden nauwelijks extra veiligheid.

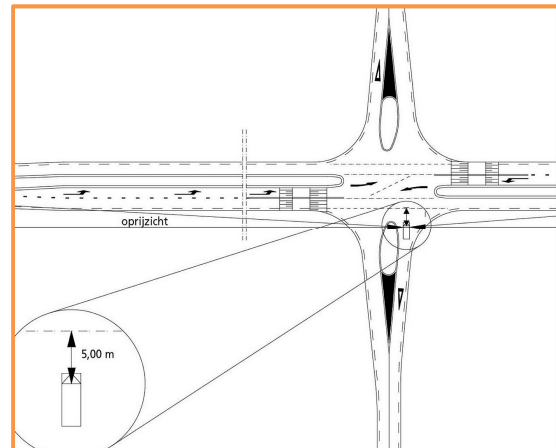


Fig. 8 oprijzicht conform CROW-richtlijn

De minimale richtlijn voor **openbare verlichting** geeft aan dat kruisingen afdoende verlicht moeten worden. De aanwezige openbare verlichting op de Wekeromseweg richt zich alleen op het fietspad en lijkt niet bedoeld voor de rijbaan. Op kruisingen is geen (aanvullende) verlichting aanwezig, met uitzondering van de Vosseveldseweg.

Uiteraard adviseert de richtlijn om aansluitende zijwegen zo veel mogelijk via een parallelweg te laten verlopen, dan wel met een rotonde of verkeerslichten vorm te geven. Maar in dit geval is zelfs een middensteunpunt voor oversteken of linksafslaan (zoals bijvoorbeeld bij N304 bij Roekelseweg) niet aanwezig.

Al met al wordt op belangrijke punten zelfs de minimale richtlijn zeker niet gehaald. Dit wijst erop dat op basis van de (huidige) richtlijnen, die ook een bepaald minimaal verkeersveiligheidsniveau nastreven, sprake is van een ernstige situatie.

Overige aspecten

Opvallen aan dit gedeelte van de Wekeromseweg is dat er **vrij veel erfaansluitingen** zijn. Met name tussen de Deelweg en Hoge Valksedijk ontstaat de indruk dat men door bebouwde kom rijdt. Ten opzichte van andere landelijke wegen met zo nu en dan een boerderij-aansluiting zijn er veel particuliere opritten. Ook zijn er een aantal bedrijven die relatief veel autobezoekers krijgen, zoals Tuincentrum De Driesprong.

Regelmatig is bij ongevallen op de Wekeromseweg (en andere wegen in het buitengebied) sprake van bovenmatig **alcoholgebruik**. Hoewel inmiddels veel gedaan is aan preventie en bewustwording blijft dit een hardnekkig probleem, zeker in combinatie met het rijgedrag op jonge leeftijd.

Over de Wekeromseweg rijdt relatief veel **landbouwverkeer**, temeer omdat dit verkeer niet over de N304 mag rijden. Hierdoor ontstaan vrij grote snelheidsverschillen met het doorgaans 80 km/h-rijdende autoverkeer.

De Wekeromseweg is **kaarsrecht**. Hierdoor is het rijzicht zeer groot, waardoor **veelvuldig wordt ingehaald**. Dit gebeurt ondanks het inhaalverbod en ook op plekken waar ander verkeer vaak de weg op draait. Bij het inhalen wordt meestal aanzienlijk harder dan 80 km/h gereden, hetgeen de onveiligheid sterk vergroot.

Zoals op de foto te zien is biedt de weg niet veel breedte voor inhalen. Vooral wanneer vrachtwagens of landbouwvoertuigen ingehaald worden, moet men rakelings langs de bomen rijden.



Fig. 9. Er wordt vaak ingehaald, ondanks het verbod

Ook wordt ingehaald wanneer voertuigen snelheid minderen om linksaf te slaan. Een achteropkomend voertuig remt nog wel af, maar de bestuurder daarachter geeft vaak gas en haalt in.

Het verbod op inhalen is met borden aangegeven, en met belijning op de weg. Deze belijning is op regelmatige afstand onderbroken. De belijning is onderbroken om afslaan naar inritten en zijwegen mogelijk te maken. De belijning suggereert dat je mag inhalen, terwijl het juist moet verduidelijken dat er een inhaalverbod geldt.

Bijzonder aan de Wekeromseweg is de aanwezigheid van maneges. Ruiters en menners moeten vaak de weg oversteken. Het netwerk van fietsknooppunten kruist op meerdere plaatsen de Wekeromseweg (Vosseveldseweg en Hoge Valksedijk). (Groepen van) Recreanten, die zich meestal niet bewust zijn van het gevaar, steken regelmatig met fiets, elektrische step of scooter regelmatig de weg over.

Conclusie Analyse

Aan het eind van deze analyse kan gesteld worden dat de Wekeromseweg in veel opzichten verkeersonveilig is, en dat bewoners zich er terecht niet veilig voelen. Bovendien spelen er allerlei bijzonderheden mee, die de verkeerssituatie extra risicovol maken. Het is dringend gewenst dat er maatregelen worden getroffen om de situatie te verbeteren.

Oplossingsrichtingen

Op dit moment wordt door de gemeente bekeken op welke wijze met alle aanwonenden de problemen en de verkeersonveiligheid op de weg, zo breed mogelijk, in beeld kunnen worden gebracht. Daarom wordt in dit advies alleen globaal ingegaan op mogelijke oplossingsrichtingen.

1. Gebiedsontsluitingsweg 80 km/m

Wanneer gekozen wordt de maximumsnelheid te handhaven, zijn er vrij rigoureuze maatregelen nodig om de situatie daadwerkelijk te verbeteren en in de buurt te brengen van de minimale richtlijn. Zo is een aanzienlijk bredere obstakelvrije berm nodig, en dient de weg minimaal 1 meter te worden verbreed. Om inhalen zo veel mogelijk te voorkomen is een zekere fysieke, lastig overrijdbare rijstrookscheiding zeer wenselijk

fig. 10. Voorbeeld GWW 80km (type II)



2. Erftoegangsweg 60 (type 1, met rijloper)

Een tweede mogelijkheid is om de weg in te richten als een erftoegangsweg type 1. De CROW geeft aan dat daarbij een vrijliggend fietspad gezien de intensiteit van het autoverkeer gewenst is. Autoverkeer rijdt over het midden van de weg, en wijkt uit als er tegenliggers naderen. Bomen kunnen blijven staan.

Op conflictpunten zijn snelheidsremmende maatregelen van belang, denk hierbij aan plateau's, drempels, asverspringingen of versmallingen

fig. 11. Voorbeeld 60 km-weg met fietspad



3. (Gebiedsontsluitingsweg) 50 km/h.

Een laatste mogelijkheid is om de weg in te richten met een maximumsnelheid van 50 km. Juridisch is dit mogelijk buiten de kom, maar er zou ook een adviessnelheid kunnen gelden. Gelet op de hoeveelheid bebouwing, uitritten en bomen langs de weg en bijvoorbeeld het tuincentrum, is een maximumsnelheid van 50 km/h op dit gedeelte van de Wekeromseweg beter dan een maximum van 60 km/h. Wel zijn daarbij maatregelen nodig om het inhalen zoveel mogelijk tegen te gaan, zoals versmallingen of een moeilijk overrijdbare middenstrook (zie fig 12).

fig. 12. Voorbeeld 50-km gebiedsontsluitingsweg



Indien wordt overgegaan tot verkeersmaatregelen op de Wekeromseweg is het van belang om te monitoren wat het effect is op omliggende wegen (bijvoorbeeld de Damakkerweg).

Tenslotte is het van belang om ook de belangen van andere weggebruikers in de besluitvorming mee te nemen. Denk hierbij aan de bewoners van de Edeseweg en de overige bewoners van Wekerom en omgeving, vertegenwoordigd door de Belangenvereniging Wekerom.

Standpunt wegbeheerder

De gemeente Ede is bekend met de situatie van de Wekeromseweg en van de verkeers(on)veiligheid, maar dat geldt eigenlijk voor veel andere (semi-)ontsluiting wegen in dit deel van de gemeente. Te hard rijden, al dan niet in combinatie met alcohol, komt veel voor in de regio en is een hardnekkig probleem. De weg behoort niet tot de 10 meest onveilige wegvakken en kruispunten in Ede.

De huidige situatie van de Wekeromseweg en Edeseweg in Wekerom is tot stand gekomen na een inspraaktraject (ca 15 jaar geleden) waarbij aanvankelijk sprake was van een volledige erftoegangsweg (60km). Dit stuitte op weerstand in Wekerom (men zou veel meer tijd kwijt zijn om

naar Ede te rijden). Uiteindelijk is een compromis-situatie ontstaan, waarbij de Wekeromseweg 80 km zou blijven (ook vanwege het vrijliggende fietspad) met een geheel of gedeeltelijk inhaalverbod.

Er is geen sprake van wegonderhoud de komende jaren. Eventuele maatregelen zullen separaat begroot moeten worden.

De bomen langs de weg blijven staan zolang ze leven. Hooguit incidenteel kan om zeer uitzonderlijke redenen een boom gekapt worden.

De spiegels op de Wekeromseweg worden oogluikend toegestaan wanneer aanwonenden deze plaatsen. De gemeente plaatst deze spiegels in principe niet zelf, maar werkt het niet tegen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid als bewoners deze zelf willen plaatsen. In principe kan dit alleen aan bestaande bomen of palen, omdat het maaien van de berm niet mag worden bemoeilijkt.

De situatie zal worden voorgelegd aan de wethouder, waarbij wordt voorgesteld eerst in gesprek te gaan met belanghebbenden. Omdat ook de bewoners van de Edeseweg problemen met onveiligheid hebben, zal worden voorgesteld de klachten over beide wegen samen met de aanwonenden en belanghebbenden (o.m. Wekeroms Belang) te bespreken. Ook wordt bekeken op welke manier het informatie-traject daarna wordt ingevuld.

Het lijkt nog te vroeg om in het op te stellen VVN-advies al met concrete oplossingen te komen. Verder lijkt het zinvol dat VVN ook contact legt met de bewoners van de Edeseweg (hier wordt inmiddels aan gewerkt).

Ten aanzien van de oplossingsrichtingen ziet de gemeente de optie van 50 km-inrichting niet zitten. De uitstraling van het buitengebied van Ede is op veel locaties vergelijkbaar en het is niet realistisch en niet te handhaven om op al die locaties dan 50 km/h in te stellen.

De gemeente zal binnenkort nog verkeerstellingen uitvoeren, waaruit een exacter beeld van de aantallen voertuigen en de gereden snelheden moet komen.

Tenslotte zij vermeld dat een weg nooit 100% veilig kan zijn, en dat er hoe dan ook een zekere onveiligheid geaccepteerd moet worden, ook wanneer eventuele verbetermaatregelen worden gerealiseerd.

Conclusies en aanbevelingen

De Wekeromseweg tussen N304 en Vosseveldseweg is in veel opzichten een verkeersgevaarlijke weg. De snelheid is er hoog en het inhaalverbod wordt veelvuldig genegeerd. Dit terwijl er vrij veel erfaansluitingen zijn en de bomen dicht op de weg staan. In de analyse zijn allerlei punten genoemd die tezamen veel redenen geven om verkeersveiligheids-maatregelen te treffen. Daarbij wordt bij voorkeur een maximumsnelheid ingevoerd van 50 km/h, en zijn fysieke maatregelen nodig om deze snelheid af te dwingen en om inhalen tegen te gaan.

Van belang is om voor deze maatregelen gezamenlijk draagvlak te vinden bij de gebruikers van de weg. Dit zijn zowel aanwonenden als bewoners en werkenden in Wekerom en omgeving.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
Ing. Arjen Zijlstra, Verkeerskundig Consulent,
Veilig Verkeer Nederland

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer (desgewenst eenmalig) via <https://vvn.nl/help-mee/word-donateur>

Meer informatie gegevens van VVN

t. limbeek@vvn.nl

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort
Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl