



Wegversmallingen Wechterholt

Gemeente Olst-Wijhe

Rapportage
Gemeente Olst-Wijhe

Wegversmallingen Wechterholt

Projectnummer: 25.0201
Datum: 29 juli 2025
Status: Definitief
Auteur: T. Muizelaar



Inleiding

Aanleiding

De gemeente Olst-Wijhe wenst inzicht te verkrijgen in het praktische verkeersgedrag bij wegversmallingen op de Wechterholt. Hierbij is gekozen om twee wegversmallingen te observeren. De focus ligt hierbij op de interactie tussen gemotoriseerd verkeer onderling en de omgang tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers ter plaatse van deze versmallingen.

Het is belangrijk om zicht te krijgen op de volgende vraag:
Hoe gedraagt het verkeer (gemotoriseerd verkeer onderling en gemotoriseerd verkeer ten opzichte van fietsers) zich ter plaatse van de twee geselecteerde wegversmallingen in de gemeente Olst-Wijhe?

Vraag

De gemeente Olst-Wijhe heeft BonoTraffics gevraagd eerdergenoemd onderzoek uit te voeren om zo inzicht te krijgen van het verkeersgedrag ter hoogte van wegversmallingen.



Werkwijze

Voor het uitvoeren van dit onderzoek is gebruik gemaakt van een camera onderzoek en mechanische tellers. Met behulp van het camera onderzoek kan op basis van camerabeelden bepaald worden hoe gemotoriseerd- en fietsverkeer zich gedraagt ter hoogte van de wegversmallingen.

De camera's zijn ter hoogte van twee wegversmallingen geplaatst. De exacte locaties zijn op de afbeelding hiernaast te zien en zijn gebaseerd op detail 1 en 5 uit de tekening 24 0074 003 101 SIT D04. Hierbij komt locatie 1 overeen met detail 1 en locatie 2 met detail 5.

De mechanische tellers geven inzicht in de intensiteiten op de weg, onderverdeeld naar motorvoertuigen en fietsers. Met behulp van deze data kan bepaald worden hoe druk het op de Wechterholt is en of deze drukte voor mogelijke problemen/gevaarlijke situaties kan zorgen. Ook de locaties van de mechanische tellers zijn op de afbeelding rechts aangeduid.



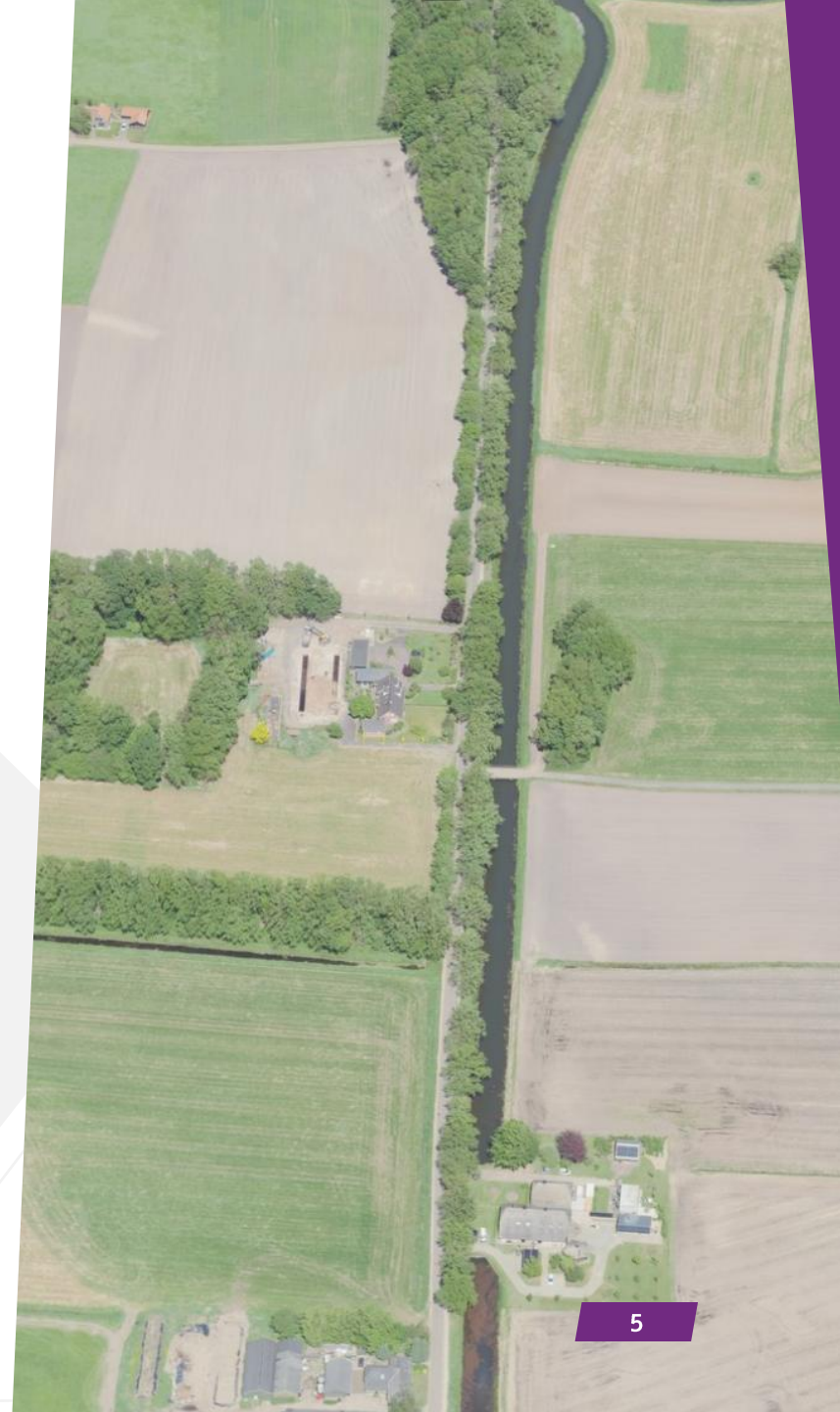
Om een goed beeld te krijgen van het gebruik van de wegversmallingen op de Wechterholt, is gebruik gemaakt van camera's. Deze camera's bieden de mogelijkheid om de verkeerssituatie nauwkeurig te monitoren, waarbij de beelden achteraf zijn geanalyseerd. Dit heeft ons in staat gesteld om het gedrag van weggebruikers en mogelijke conflictsituaties gedetailleerd vast te leggen.

Om een totaal beeld te krijgen van de gedragingen bij wegversmallingen zijn de volgende aspecten van 19 tot en met 21 juni 2025 geregistreerd:

- ◀ Per wegversmalling noteren we per ontmoeting tussen verkeersdeelnemers opvallende dan wel gevaarlijke situaties:
 - Gedrag van naderend gemotoriseerd verkeer (bijzonder stuur/remgedrag, hoge snelheid of andere opvallende punten)
- ◀ Interacties tussen gemotoriseerd verkeer onderling bij de versmalling:
 - Wijze van voorrangsverlening (indien van toepassing en/of noodzakelijk);
 - Volgorde van doorgang bij gelijktijdige aankomst;

- Eventuele conflicten, bijna-ongevallen of opvallend (assertief/agressief) rijgedrag;
- ◀ Interacties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers bij de versmalling:
 - Mate waarin gemotoriseerd verkeer ruimte laat voor fietsers;
 - Anticiperend gedrag van fietsers op gemotoriseerd verkeer bij de versmalling;
 - Wijze van passeren (gelijktijdig, afwachtend) door fietsers.
- ◀ Eventuele overige bijzonderheden of potentieel gevaarlijke situaties.

Op de volgende pagina's zijn de resultaten te zien voor beide locaties, onderverdeeld naar ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer onderling en ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer.



Resultaten cameraonderzoek (locatie 1)

In tabel 1 zijn de resultaten te zien van ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer onderling. Tabel 2 geeft de resultaten van de ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer weer.

Gemotoriseerd verkeer – Gemotoriseerd verkeer

Tabel 1 laat zien dat er in totaal 98 ontmoetingen zijn geweest tussen gemotoriseerd verkeer op locatie 1. Bij 93 van de 98 ontmoetingen heeft in ieder geval één van de motorvoertuigen af moeten remmen.

De verdeling tussen wie voorrang krijgt/neemt (verkeer vanuit het noorden of vanuit het zuiden) is nagenoeg gelijk met 48 voertuigen vanuit het noorden en 50 voertuigen uit het zuiden die voorrang kregen/namen.

Verder zijn er geen opvallende situaties, zoals conflicten of bijna-ongevallen, waargenomen op locatie 1.

Gemotoriseerd verkeer – Fietsverkeer

Tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer zijn er op locatie 1 in totaal 24 ontmoetingen geweest. Bij 18 van deze ontmoetingen heeft het gemotoriseerde verkeer afgeremd. Fietsers reden juist vaker door zonder snelheid te minderen (20/24 keer).

Verder is te zien dat de fietser het meeste voorrang kreeg (17/19 keer) ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer. Ten slotte kregen fietsers in bijna de helft van de gevallen de volledige ruimte om de wegversmalling te passeren.

Hierbij wordt volledige ruimte gezien als een situatie waarbij een auto niet gelijktijdig met een fietser de wegversmalling passeert, terwijl voldoende ruimte een situatie is waarbij een auto gelijktijdig met een fietser door de wegversmalling gaat.

Ten slotte zijn bij de ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer geen conflicten of bijna-ongevallen genoteerd, omdat deze voor beide locaties niet voorgekomen zijn tijdens de metingen.

Gemotoriseerd verkeer - Gemotoriseerd verkeer (locatie 1)						
Gedrag naderend verkeer		Voorrang		Opvallende situatie tussen verkeersdeelnemers		
Aantal		Aantal		Ja	Nee	
Totaal	98	Totaal	98	Opvallend rijgedrag	0	98
Uitwijken	2	Noord	48	Conflict	0	98
Afremmen	93	Zuid	50	Bijna-ongeval	0	98
Niet afremmen	3	Tegelijk	0			
Overig	0					

Tabel 1: Gemotoriseerd verkeer – Gemotoriseerd verkeer (locatie 1)

Gemotoriseerd verkeer - Fietsverkeer (locatie 1)											
Gedrag naderend verkeer		Voorrang		Voorrang	Ruimte voor fiets	Gedrag fietser		Wijze van passeren			
Aantal		Aantal		Aantal		Aantal		Aantal			
Totaal	24	Totaal	24	Totaal	24	Totaal	24	Totaal	24		
Uitwijken	0	Auto	2	Noord	4	Volledig	11	Uitwijken	0	Gelijktijdig	6
Afremmen	18	Fiets	17	Zuid	15	Voldoende	13	Afremmen	4	Auto stilstand/afremmen	17
Niet afremmen	6	Gelijktijdig	5	Gelijktijdig	5	Geen	0	Niet afremmen	20	Fiets stilstand/afremmen	1
Overig	0							Overig	0		

Tabel 2: Gemotoriseerd verkeer – Fietsverkeer (locatie 1)



Resultaten cameraonderzoek (locatie 2)

In tabel 3 zijn de resultaten te zien van ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer onderling. Tabel 4 geeft de resultaten van de ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer weer.

Gemotoriseerd verkeer – Gemotoriseerd verkeer

Voor locatie 2 is in tabel 3 te zien dat hier meer ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer hebben plaatsgevonden ten opzichte van locatie 1.

Ook valt bij locatie 2 op dat het grootste deel van het gemotoriseerde verkeer voor de wegversmalling afremt (151/169 keer).

Daarbij zijn ook 4 “overige” gedragingen opgevallen. Dit zijn gedragingen als snel een ander voertuig voor de wegversmalling inhalen, of snel doorrijden om

tegemoetkomend verkeer voor te zijn in de wegversmalling. Afbeelding 3 op pagina 8 laat hiervan een voorbeeld zien.

De verdeling welke richting voorrang krijgt is ook voor locatie 2 redelijk gelijk, waarbij verkeer uit het noorden iets vaker voorrang krijgt/neemt.

Op locatie 2 zijn er een aantal opvallende situaties opgemerkt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan voertuigen die bij een ontmoeting niet remmen.

In de tabel 3 is te zien dat er een tweetal conflicten zijn genoteerd één van deze conflicten leidde tot een bijna ongeval. Daarnaast is er in de tabel af te lezen dat het ook meestal goed gaat (156 keer goed, tegen 13 keer opvallend rijgedrag).

Hierbij zijn conflicten gedefinieerd als een situatie waarbij bestuurders flink moeten remmen of moeten uitwijken. Bijna-ongevallen zijn gedefinieerd als situaties waarbij duidelijk te zien is dat één of beide bestuurders een significante ingreep moeten maken om een aanrijding te voorkomen (zie afbeelding 4 op pagina 8 als voorbeeld).

Gemotoriseerd verkeer – Fietsverkeer

Voor ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer is een gelijk beeld te zien als bij locatie 1. Fietsers krijgen veelal voorrang, krijgen de helft van de tijd volledige ruimte om de wegversmalling te passeren (waarbij de auto achter de fietser blijft rijden) en fietsers rijden veelal gewoon door in plaats van te remmen voor de wegversmalling.

Gemotoriseerd verkeer - Gemotoriseerd verkeer (locatie 2)					
Gedrag naderend verkeer		Voorrang		Opvallende situaties tussen verkeersdeelnemers	
	Aantal		Aantal	Ja	Nee
Totaal	169	Totaal	169	Opvallend rijgedrag	13
Uitwijken	9	Noord	82	Conflict	2
Afremmen	151	Zuid	74	Bijna-ongeval	1
Niet afremmen	5	Tegelijk	13		167
Overig	4				168

Tabel 3: Gemotoriseerd verkeer – Gemotoriseerd verkeer (locatie 2)

Gemotoriseerd verkeer - Fietsverkeer (locatie 2)							
Gedrag naderend verkeer		Voorrang		Voorrang		Ruimte voor fiets	
	Aantal		Aantal		Aantal		Aantal
Totaal	38	Totaal	38	Totaal	38	Totaal	38
Uitwijken	0	Auto	5	Noord	8	Volledig	18
Afremmen	23	Fiets	16	Zuid	10	Voldoende	20
Niet afremmen	15	Gelijktijdig	17	Gelijktijdig	20	Geen	0
Overig	0						

Tabel 4: Gemotoriseerd verkeer – Fietsverkeer (locatie 2)

Op afbeeldingen 1 en 2 is een normale situatie te zien bij de wegversmallingen. Zo is op afbeelding 1 te zien hoe een fietser en automobilist gezamenlijk, veilig door de wegversmalling heen kunnen. Op afbeelding 2 is vervolgens te zien hoe een auto de wegversmalling passeert.

Afbeelding 3 laat een conflict zien tussen twee auto's. Hierbij was er sprake van een situatie waarbij de auto vanaf het zuiden moest uitwijken voor de auto die vanuit het noorden de wegversmalling passeert.

Afbeelding 4 laat het bijna-ongeval zien, waarbij de auto uit het noorden net op tijd uitwijkt om een ongeval te voorkomen.



Afbeelding 1: Auto en fiets door wegversmalling



Afbeelding 2: Auto door de wegversmalling



Afbeelding 3: Conflict



Afbeelding 4: Bijna-ongeval



Resultaten mechanische tellers

Resultaten fietsers en gemotoriseerd verkeer

Op deze pagina worden de resultaten van de mechanische tellers kort toegelicht en worden deze getoetst aan de maximale intensiteiten volgens het CROW. De uitgebreide resultaten van de mechanische tellers worden tevens bijgevoegd als bijlage.

In tabel 5 zijn de resultaten van de mechanische tellers voor zowel locatie 1 als 2 te zien. Uit de resultaten van de mechanische tellers is opgehaald dat er op het maatgevende moment (meetdag met de hoogste intensiteit) gemiddeld 1107 motorvoertuigen en 113 fietsers per etmaal rijden.

Om na te gaan of deze intensiteiten tot problemen voor de weg leiden, is van het CROW het Handboek wegontwerp buiten de bebouwde kom geraadpleegd. In dit handboek zijn maximale intensiteiten ter voorkoming van bermschade opgesteld, om zo te bepalen welke maximale intensiteiten op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom acceptabel zijn.

Intensiteiten per etmaal						
		Weekdag	Werkdag	Weekenddag	V85	Vgem
Locatie 1	Motorvoertuigen	988	1107	690	66 km/u	54 km/u
	Fietsers	141	113	159	x	x
Locatie 2	Motorvoertuigen	804	946	451	69 km/u	58 km/u
	Fietsers	29	39	6	x	x

Tabel 5: Intensiteiten per etmaal (motorvoertuigen en fietsers)

In tabel 6 zijn de maximale intensiteiten weergegeven, onderverdeeld naar de breedte van de weg en het type ondergrond.

Met een breedte van 5,50 meter kan de Wechterholt maximaal 3000 á 4000 motorvoertuigen per etmaal aan. De huidige intensiteiten van 988 motorvoertuigen per weekdag liggen hier ver onder, dus dit zou niet tot problemen leiden.

Daarnaast ligt de V85 van de Wechterholt op 69 km/u (gemeten ter hoogte van locatie 2), wat een acceptabele waarde is voor een weg met een maximale toegestane snelheid van 60 km/u.

Tabel 9.2 Maximale intensiteiten ter voorkoming van bermschade (indicatief)

Verhardingsbreedte (m)	Intensiteit (mvt/etmaal)	
	zandgrond	klei/veen
3,00	350	300
3,50	400	350
4,00	575	500
4,50	1000	800
5,00	1400	1150
5,50	3000 à 4000	
6,0	5000 à 6000	

Tabel 6: Maximale intensiteiten ter voorkoming van bermschade



Conclusie

Op basis van de bevindingen uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat er ter hoogte van de twee wegversmallingen sprake is van een verkeersveilige situatie.

Zo wordt er op de Wechterholt niet veel te hard gereden, geven motorvoertuigen onderling, maar ook aan fietsers, veelal ruimte om de wegversmallingen te passeren en zijn er maar enkele opvallende situaties waargenomen ter hoogte van beide wegversmallingen.

De situatie zoals hierboven beschreven geeft een normaal beeld weer van wegversmallingen op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.

Daarbij is ook waargenomen dat fietsers veelal de wegversmallingen kunnen passeren, zonder dat deze last hebben van motorvoertuigen. Motorvoertuigen op hun plaats houden rekening met de wegversmalling en remmen in veel gevallen af om ruimte te geven aan tegemoetkomend verkeer.

Ter hoogte van de wegversmallingen kregen motorvoertuigen vanuit zowel het noorden als het zuiden ongeveer evenveel voorrang op de tegengestelde richting. Ook dit geeft het beeld dat de wegversmallingen op de Wechterholt op een goede manier functioneren.

Ook de intensiteiten geven géén beeld van een gevaarlijke situatie. Met 1107 mvt/etmaal liggen de intensiteiten ruimschoots binnen de maximale toegestane intensiteiten van 3000 á 4000 mvt/etmaal.

