

## Bijlage Maatregelen Touwlaan

De maatregelen zijn per deelgebied beschreven. De deelgebieden zijn:

- Deel 1: het noordelijke deel van de Touwlaan: tussen de J.W. Frisolaan en de Kasteellaan,
- Deel 2: de schoolzone: vanaf de kruising met Eiteren tot net voorbij de kruising met de J.W. Frisolaan,
- Deel 3: de kruising Touwlaan – Kasteellaan,
- Deel 4: het zuidelijke deel van de Touwlaan: tussen de Kasteellaan en het biezenplein.

De kruising met Eiteren is niet meegenomen. De kruising vormt de overgang naar verschillende andere wegprofielen die hierop aansluiten waaronder de fietsstraat, maar ook de Oranje Nassaulaan met de brug. De veiligheid van de fietsers op de Oranje Nassaulaan met de zeer smalle fietsstroken is een punt van aandacht in de aanpak van de verkeersveiligheid in IJsselstein. Dit wordt echter als een apart project beschouwd. De aansluiting van de Oranje Nassaulaan op de Touwlaan zal bij dat project betrokken moeten worden en dan zal wellicht ook de kruising Touwlaan – Eiteren – Oranje Nassaulaan opgepakt moeten worden.

In het kader van de geloofwaardige entrees van 30 km-zones wordt binnen het project van de Touwlaan wel één aanpassing gedaan die betrekking heeft op de Oranje Nassaulaan. De entree van de 30-zone is nu namelijk net na de kruising met de Utrechtseweg, een overduidelijke GOW50. De Oranje Nassaulaan heeft ook alle kenmerken van een GOW50 en verandert in profiel niet bij de entree van de 30-zone. Dit is een ongeloofwaardige entree waardoor het wegverkeer de snelheid niet aanpast. De borden en markering worden hier verwijderd. Net voor de kruising Touwlaan – Eiteren worden borden geplaatst die aangeven dat vanaf daar de 30-zone begint.



Voordat een beschrijving van de maatregelen en aanbevolen aanpassingen per deelgebied wordt gegeven, zijn er ook een aantal maatregelen die voor de gehele Touwlaan van invloed zijn.

### Maatregel 1: Vrachtverkeer

Er zijn veel klachten over het grote aandeel vrachtverkeer in de Touwlaan. Het bevoorradingsverkeer voor de binnenstad maakt nu vaak gebruik van de Touwlaan vanaf de Utrechtseweg. Het bevoorradingsverkeer, met name vrachtverkeer, maakt gelijktijdig gebruik van de schoolzone als daar honderden kinderen naar- of van school lopen en fietsen. Dit veroorzaakt een hoog risico op ongevallen. Bij een ongeval met een vrachtwagen is de kans op overlijden voor de tegenpartij 7,5 keer zo groot als bij een ongeval met een personenauto. Voor bestelauto's is dit een factor 2,1 (SWOV 2020). Het is daarom wenselijk vrachtwagens zo veel mogelijk te weren van schoolzones. Voorgesteld wordt om op de Touwlaan tussen de kruising Eiteren en Kasteellaan een vrachtwagenverbod in te stellen. Het bevoorradingsverkeer zal via de navigatiesystemen een nieuwe route aangeboden moeten krijgen. De nieuwe route gaat vanaf de N210 via de Baronieweg, Heemradenlaan en de Lage Biezen. De vrachtwagens voor de Albert Heijn zullen op deze manier helemaal niet meer via de Touwlaan rijden. Verzoeken om vrijstellingen zijn uiteraard mogelijk. In die gevallen kan de gemeente met de betreffende vervoerders het gesprek aan over de verkeersveiligheid en de wenselijke routes en bijbehorend gedrag van de chauffeurs. Ondanks dat er twijfels bestaan over de handhaafbaarheid en de effectiviteit van deze maatregel, willen we toch zo veel mogelijk doen om het vrachtverkeer in de schoolzone te verminderen.

## Maatregel 2: Fietsstroken

Iedereen wil dat de fietsers hun eigen ruimte behouden. In de huidige situatie is dat de verhoogde fietsstrook. De fietsstroken zijn vrij smal wat soms problemen oplevert bij inhalen. Vanwege de kosten is niet de keuze gemaakt om de fietsstroken te verbreden ten koste van ruimte voor de auto's. Wat wel wordt aangepast zijn de kruisingen. In de huidige situatie zijn de fietsstroken niet doorgetrokken over de kruisingen. Op alle kruispunten gaan we deze wel in rood doortrekken. Dit verbetert de zichtbaarheid van de ruimte voor de fietsers en de herkenbaarheid van de voorrangssituatie.

## Ter informatie:

### 30 km/uur

De Touwlaan is een typische gebiedsontsluitingsweg met een wenselijke snelheid van 30 km/u (GOW30). De snelheid wordt dus niet aangepast en zal op 30 km/u blijven. Bij de ontwerpen die worden gemaakt wordt uitgegaan van een ontwerpssnelheid van 30 km/u.

### Verharding

De Touwlaan is nu uitgevoerd met een asfaltverharding met uitzondering van de schoolzone en de plateaus bij de kruisingen. Een klinkerverharding zou de gemiddelde snelheid naar beneden kunnen brengen. Een klinkerverharding is ook uitgangspunt bij de inrichting van 30 km wegen. Echter, de nadelen wegen in dit geval niet op tegen de voordelen. Zo ligt de asfaltverharding er nog maar 6,5 jaar in en kan waarschijnlijk nog zo'n 15-30 jaar mee voordat deze vervangen dient te worden. Daarnaast geeft een klinkerverharding meer geluid voor aanwonenden. Omdat de weg naast de verblijfsfunctie ook een ontsluitingsfunctie heeft met grotere aantallen voertuigen zou dat extra geluid als nieuwe overlast ervaren kunnen worden. Er wordt daarom gekozen voor het behoud van het asfalt op grote delen van de Touwlaan. Er blijven uitzonderingen zoals de schoolzone en de kruisingen die met verkeersplateau's zijn uitgevoerd.

### Voorrang

Een overgrote meerderheid van de bewoners, omwonenden en andere gebruikers van de Touwlaan is voor het behouden van de voorrangssituatie met haaitanden op de zijwegen. Daarom is besloten om de voorrangssituatie niet aan te passen.

## Deel 1: Schoolzone



### Maatregel 1: Aanbrengen extra verkeersdrempel en verlengen plateau

De verkeersdrempels van de huidige plateau's hebben een hoogte van circa 6 centimeter. Dit is omdat deze plateau's aansluiten op gelijke hoogte van de omliggende trottoirs. De gebruikelijke hoogte voor drempels op 30 km/u wegen ligt tussen de 8 en 12 centimeter. De drempels van het huidige plateau zorgen nu voor te weinig snelheidsremming. Daarnaast ligt de verhoging vlak voor de voetgangersoversteekplaats (VOP) waardoor auto's eigenlijk al vòòr de drempel moeten stoppen. Voor een schoolzone is het wenselijk dat de gemiddelde gereden snelheid onder de 30 km/u ligt. Daarom worden er twee aanpassingen gemaakt.

Allereerst het verlengen van het plateau voor de VOP zodat een auto met alle wielen op het plateau rijdt en dan past stopt voor de VOP. Daarnaast wordt een extra drempel aangelegd op de lange rechtstand tussen de kruising met Eiteren en het begin van het plateau. Deze drempel kan hoger en steiler worden aangelegd zodat de snelheidsremmende werking groter is. Zo wordt de entree van de schoolzone beter aangegeven en ziet het aanrijdende verkeer vanaf de Oranje Nassaulaan meteen dat ze een schoolzone binnenrijden.

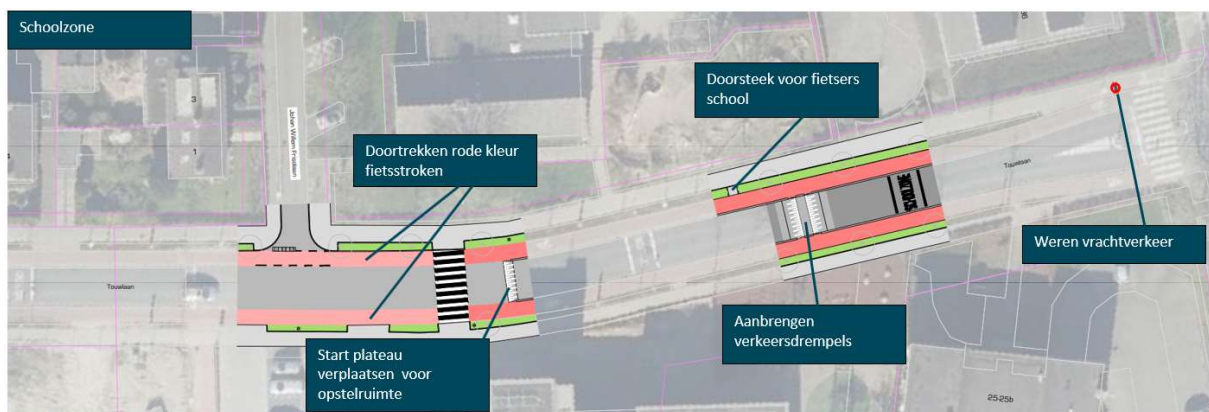
### Maatregel 2: Doorsteek fietsers voor 't Kasteel

De school heeft aangegeven dat veel leerlingen vanaf Eiteren voorkeur hebben om over het trottoir een kortere route naar het schoolplein te fietsen. Dit levert uiteraard een conflict op met de voetgangers op het smalle trottoir. Als de fietsers wel via de fietsstrook fietsen rijden ze om en moeten ze een keerbeweging maken precies op het drukste punt waar ook honderden kinderen oversteken. Met het realiseren van een doorsteek ter hoogte van de ingang van het schoolterrein faciliteren we een veilige en korte fietsroute voor de schoolgaande fietsers. Het drukke punt bij de VOP wordt hiermee ook iets ontlast.

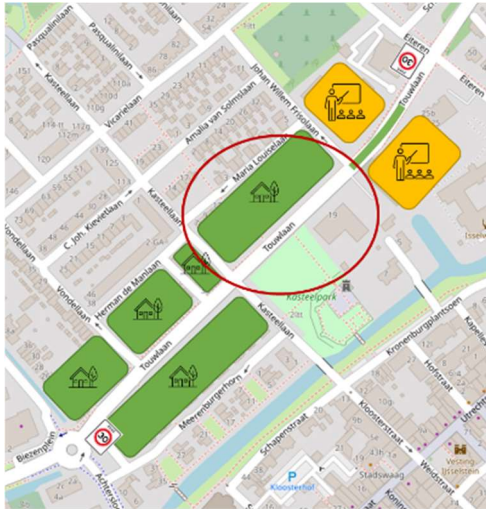
Deze maatregel wordt nog met de scholen besproken. Een risico van deze maatregel is dat kinderen op een andere plek over gaan steken dan de oversteekplaats. Als we dit risico niet voldoende kunnen beperken door bijvoorbeeld een hek of een heg dan zullen we de fietsdoorsteek niet aanleggen. Het is tenslotte de bedoeling dat de verkeersveiligheid verbeterd en niet slechter wordt.

### Ter informatie: Geen extra oversteek

Om de druk te verlichten en de oversteekbaarheid te verhogen was de wens om een tweede oversteek aan te leggen in de schoolzone. Helaas is uit verder onderzoek gebleken dat hier niet voldoende ruimte voor aanwezig is.



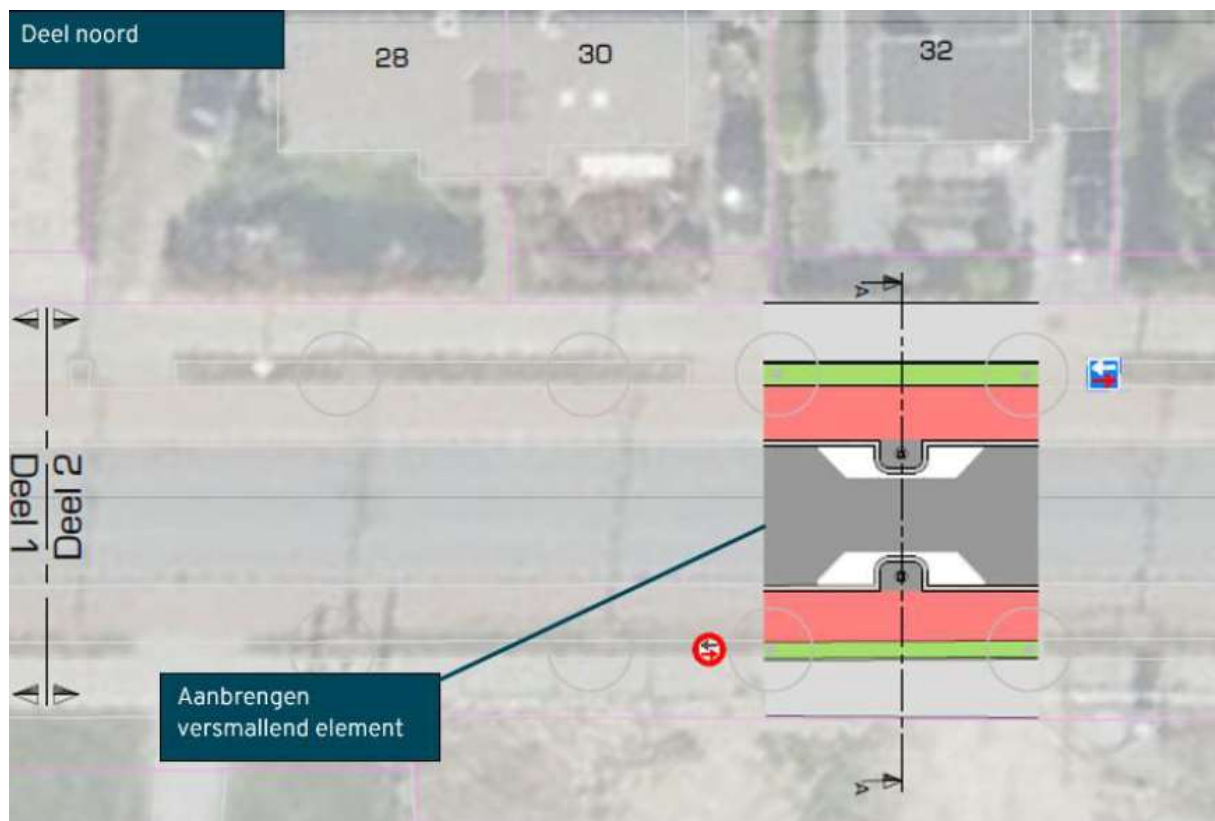
## Deel 2: Noord



### Maatregel 1: Aanbrengen versmallende elementen

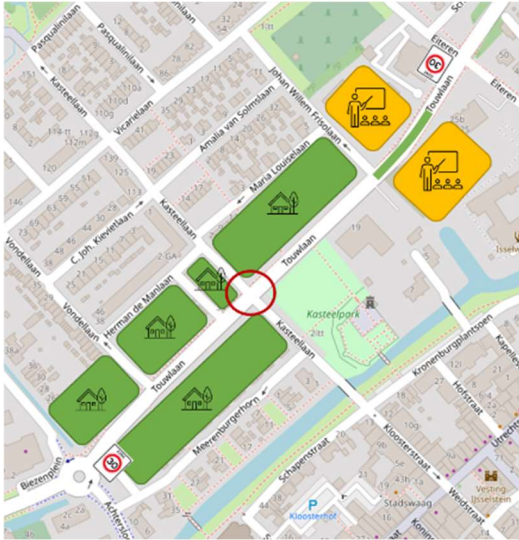
Het wegvak tussen de schoolzone en de kruising met de Kasteellaan is in de huidige situatie een recht wegvak zonder snelheidsremmende maatregelen. De snelheid ligt ruim boven de 30 km/u en fietsers voelen zich daardoor vaak toch nog onveilig, ondanks dat zij op een verhoogde fietsstrook rijden. Drempels zijn niet wenselijk omdat die volgens de bewoners veel trillingshinder geven. Het alternatief voor drempels is een snelheidsremmer zonder hoogteverschil, zoals een versmalling. De versmalling haalt de rechtstand uit het tracé wat ervoor zorgt dat bestuurders af moeten remmen. Bewust is gekozen voor versmallende elementen aan beide zijden op hetzelfde punt. Allereerst omdat de vele in-/uitritten op de Touwlaan langere versmallingen onmogelijk maken. Daarnaast heeft deze uitvoering voor beide richtingen effect. Met borden

zal de voorrang worden geregeld welke richting er als eerste doorheen mag rijden. Tenslotte heeft deze uitvoering van een versmalling aan beide zijden van de weg als voordeel dat er ter hoogte van de versmalling niet wordt uitgeweken door over de fietsstrook te rijden. Dit laatste is bijvoorbeeld wel het geval bij asverspringingen zoals bijvoorbeeld op de Hoge Biezen.





### Deel 3: Kruispunt Touwlaan - Kasteellaan



Het basisontwerp van de kruising met de Kasteellaan wordt in grote lijnen behouden. Het blijft een kruising op een plateau met geregelde voorrang voor de Touwlaan. Er worden wel een aantal maatregelen getroffen om de kruising verkeersveiliger te maken.

De algemene maatregel van de fietsstroken die over alle kruisingen rood worden doorgetrokken zal vooral op deze kruising een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid opleveren. Dit heeft vooral te maken met de optische versmalling van de kruising. De ruimte voor fietsers wordt duidelijker en de enorme vlakke die nu alleen voor het autoverkeer lijkt wordt een stuk ingeperkt. Ook voor het autoverkeer dat van of naar de Kasteellaan rijdt en de fietsers voorrang moet geven is de aanwezigheid van fietsers veel duidelijker aangegeven.

#### Maatregel 1: Toevoegen extra voetgangersoversteekplaats

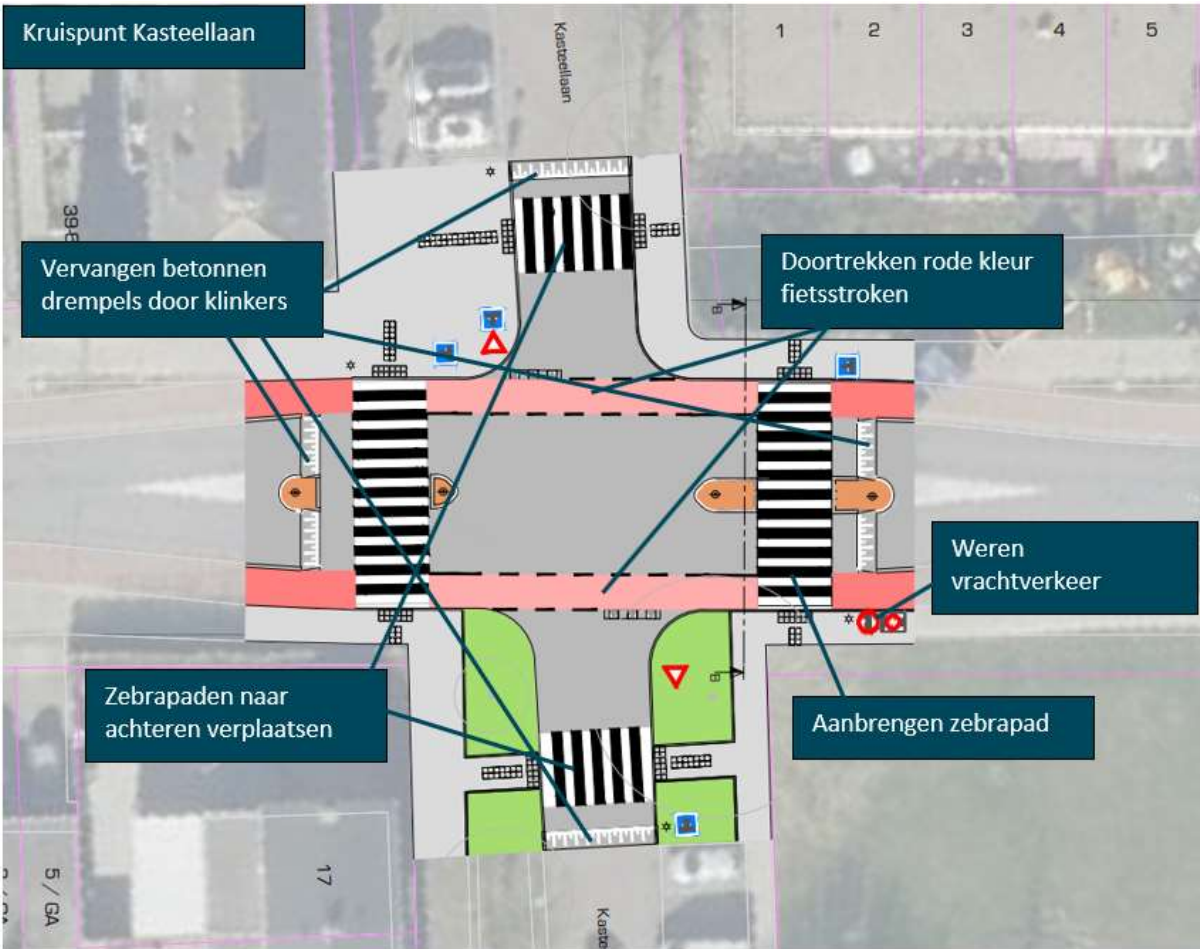
Zowel bewoners als andere weggebruikers hebben aangegeven dat er behoefte is aan een extra oversteekplaats voor voetgangers. Hiermee wordt de kruising gelijkwaardiger doordat er aan alle kanten een zebapad ligt.

#### Maatregel 2: Verplaatsen voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) op de Kasteellaan

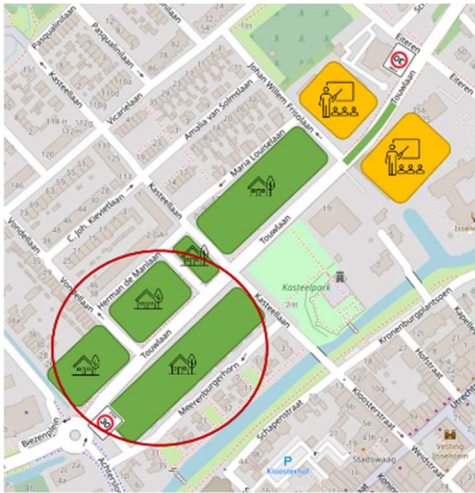
Veel weggebruikers klagen over het slechte zicht op de kruising als men vanuit de Kasteellaan de kruising oprijdt. Onderzoek heeft uitgewezen dat dit inderdaad het geval is. Doordat verkeer vanuit de Kasteellaan voorrang moet verlenen, staan auto's nu vaak op de voetgangersoversteekplaats of op de fietsstroken te wachten. Daarom worden de VOP's verplaatst zodat er opstelruimte ontstaat om voor het verkeer op de Touwlaan te wachten en dat er daarbij voor de voetgangers voldoende ruimte beschikbaar blijft om over te steken. In de groenvakken die overblijven zal lage beplanting komen. Dit bevordert de zichtbaarheid op de kruising. Het groen wordt toch net hoog genoeg zodat anders voetgangers gewoon rechtdoor lopen en de oversteekplaats niet gaan gebruiken. De bomen kunnen behouden blijven.

#### Maatregel 3: Vervangen elementen door klinkers

De verkeersplateau's zijn nu uitgevoerd met elementen. Dit zijn de delen waar het asfalt van de Touwlaan overgaat in de drempel welke verder al is uitgevoerd in klinkers. Deze elementen worden vervangen door klinkers. De overgang van het plateau naar de asfaltverharding van de Touwlaan gaat dan meer geleidelijk en zal minder trillingen veroorzaken.



## Deel 4: Zuid



### Maatregel 1: Verwijderen verkeersplateau en aanbrengen versmallende elementen

Door de vele klachten over de trillingshinder die de drempels van de plateaus veroorzaken is gezocht naar andere snelheidsremmende maatregelen. Daarnaast zal het vrachtverkeer door een verbod op het noordelijk deel van de Touwlaan alleen nog via dit deel naar de binnenstad mogen rijden. Drempels geschikt voor 30 km/u in combinatie met vrachtverkeer is niet wenselijk. De drempel ter hoogte van de Vondellaan wordt daarom verwijderd. Om in het kader van de verkeersveiligheid de snelheid toch te beperken is ook hier gekozen voor versmallende elementen. De versmalling haalt de rechtstand uit het tracé wat ervoor zorgt dat bestuurders af moeten remmen. Ook hier is gekozen voor de versmallende elementen aan beide zijden

op hetzelfde punt. Allereerst omdat de vele in-/uitritten op de Touwlaan langere versmallingen onmogelijk maken. Daarnaast heeft deze uitvoering voor beide richtingen effect. Met borden zal de voorrang worden geregeld welke richting er als eerste doorheen mag rijden. Tenslotte heeft deze uitvoering van een versmalling aan beide zijden van de weg als voordeel dat er ter hoogte van de versmalling niet wordt uitgeweken door over de fietsstrook te rijden. Dit laatste is bijvoorbeeld wel het geval bij asverspringingen zoals bijvoorbeeld op de Hoge Biezen.

