Toelichting definitief ontwerp reconstructie Groenloseweg

Tijdens het politiek forum, commissie- en raadsvergadering zijn vragen gesteld over het gebruik van een gebiedsontsluitingsweg voor 30 km/u (GOW 30) in relatie tot bepaalde ontwerpkeuzes. De vragen waren met name toegespitst op de profielbreedte. In dit document een nadere toelichting.

Allereerst: er is geen vastgestelde breedte voor bepaalde intensiteiten. Er wordt een afweging gemaakt naar gebruik en functie. De Groenloseweg is een weg waarbij gebruik en functie niet in overeenstemming zijn, daardoor past deze niet in de standaard profielen van het CROW of Gereedschapskist GOW 30 van Goudappel. Dit vraagt maatwerk.

De keuze voor het huidige profiel heeft met verschillende uitgangspunten te maken:

- Naast de verkeersfunctie (doelgericht verplaatsen voetganger of bestuurder, verkeersafwikkeling) is ook de verblijfsfunctie (daaronder valt beleving v.d. leefomgeving o.a. in de vorm van prettig kunnen wonen en recreëren) sterk aanwezig.
- Een snelheid van 30 km/u volgens vastgesteld afwegingskader 30 km/u tenzij.
- Verkeersveiligheid en duurzaam veilig waaronder herkenbaarheid en voorspelbaarheid. O.a. voetgangers, fietsers, scootmobielers zijn relatief kwetsbaar. Ze voelen zich vaak onveilig en gestrest in het verkeer. De profielbreedte en een duidelijke positie op de weg voor fietsers moet voorkomen dat fietsers in verdrukking komen. Bestuurders blijven bij een wegprofiel van 6m achter de fietsers bij tegemoetkomend verkeer. De weg moet voor iedereen oud en jong veilig zijn. Voorzieningen moeten ook voor kwetsbare deelnemers goed bereikbaar blijven. Denk o.a. aan de kinderboerderij, het ziekenhuis, scholen en sportvoorzieningen (sportpark Jaspers).
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid en bijdragen aan de veiligheid voor wandelen en fietsen.
- Zoeken naar mogelijkheden om iets te doen met de rechtstanden. Brede lange rechte overzichtelijke stukken op de weg zorgen voor hoge snelheden. Dit draag negatief bij aan de verkeersveiligheid.
- Onder andere het wegbeeld, de wegbreedte en verhardingsbreedte is van invloed op het gewenste snelheidsgedrag en de daarmee relevante geloofwaardigheid (wegbeeld sluit aan bij verwachtingen gebruiker). Een te brede weg met alleen bebording 30 km/u en lange rechtstanden is niet geloofwaardig.
- Vanwege de voorspelbaarheid en herkenbaarheid is gekozen voor één rijbaan breedte over de gehele lengte. Plotseling wisselende breedtes zorgen voor onvoorspelbaarheid en dragen daarbij negatief bij aan de verkeersveiligheid. De beschikbare smalste breedte in het profiel is bepalend voor de breedte van de weg.
- Rekening houden met ander vastgesteld beleid, zoals groenstructuurplan en klimaatadaptatie. Dit zijn o.a. waterberging, milieu (geluidsoverlast) en hittestress doelstellingen. Dit kan o.a. materiaalkeuzes, minder verharding, infiltratie oplossingen en passend groen.
- Er is uitgegaan van een parkeernorm van 1.8 auto per woning. Afwijken van de parkeernorm is niet goed mogelijk omdat er woningen zijn die geen mogelijkheid hebben voor parkeren op eigen terrein. Voor het parkeren wordt in de breedte uitgegaan van 2m of meer. Door het smalle profiel is 2m maar ook 1.90m toegepast. Parkeren kan alleen in de vakken zodat fietsers niet in de verdrukking kunnen komen.
- De doorstroming niet teveel belemmeren. Voor onder meer de oversteekbaarheid en het afdwingen van de gewenste snelheid worden goed berijdbare plateaus toegepast.

- Daarnaast dragen visuele elementen zoals groen bij aan het principe van natuurlijk sturen wat weer positief bijdraagt aan het gewenste gedrag en de verblijfskwaliteit.
- Modelberekeningen laten zien dat afwaardering naar 30 past in het verkeersnetwerk en de verkeersstromen. Waarbij gebruik is gemaakt van de op de Groenloseweg geldende intensiteiten op de drukke momenten. Er vindt geen noemenswaardige verschuiving van verkeersstromen in het netwerk plaats. En de weg is nog steeds in staat om het verkeer goed af te wikkelen.
- Een meer inclusieve openbare ruimte. De Groenloseweg wordt daarmee beter toegankelijk voor alle gebruikers.

Bij de gehanteerde uitgangspunten zijn verschillende modaliteiten meegenomen:

- ✓ vrachtverkeer (30km/h) meegenomen
- ✓ OV - Arriva
- ✓ hulpdiensten (VNOG)
- ✓ Fietsers
- ✓ voetgangers

Een vastgestelde breedte voor circa 8000 a 10.000 motorvoertuigen per etmaal bestaat dus niet. Het gaat om richtlijnen i.c.m. maatwerk. Door zowel intern als extern verkeerskundig advies heeft een goede afweging van bovenstaande punten tot de profielbreedte geleid zoals deze in het huidige ontwerp is opgenomen. Het advies bij de huidige inrichting met 30 km/u is een rijbaan van 5.8m. Uitgaande van een profiel van 13.2m is er binnen de schuine trottoirbanden 6m verharding beschikbaar, bestaande uit 5,8m asfalt en 0,2m goten. Inclusief de banden is dat 6.5m. Daarbij komt nog parkeren, openbare verlichting, groen (2m per zijde) en een trottoir (1.5m per zijde). Dit maakt 13.5m. Om dit tekort in het profiel op te lossen is het parkeren en trottoir aan een zijde smaller dan de gewenste maat. Ook de fietsstrook van 1.75m zit dichtbij de minimum aanbevolen maat van 1.70m. Daar waar het profiel van de Groenloseweg smaller is dan 12m is de functie parkeren en of groen niet (meer) mogelijk. Met een rijbaan van 8.8m of breder zijn de bovengenoemde functies samen niet mogelijk. Naast bovenstaande functies en beperkingen is breder in combinatie met de lange rechtstand ook nadelig voor de oversteekbaarheid en een geloofwaardig snelheidslimiet. De gekozen breedte moet bijdragen aan de veiligheid.
Ter vergelijking zijn er meerdere wegen met vergelijkbare intensiteiten zwaar verkeer in Winterswijk waar een smal profiel wordt toegepast. Enkele voorbeelden:

Corleseweg	6m	= 60km/u
Vredenseweg (thv golfbaan)	5.5m	= 60 km/u
Bataafseweg (inclusief rabatstrook)	6m	= 60 km/u

Twee vrachtwagens kunnen elkaar met gepaste snelheid passeren. Dit geldt ook voor Branpolance (maatgevend voertuig hulpdiensten) – vrachtwagen. Arriva, VVN en VNOG hebben het ontwerp gezien en zijn akkoord. Een breder profiel heeft een nadelig effect op de gereden snelheid i.c.m. de rechtstand. Dit vraagt om extremere snelheid remmende maatregelen. Op een GOW30 zijn snelheidsremmers in de vorm van drempels niet wenselijk en komen de doorstroming niet ten goede. In het schetsontwerp was daarom in eerste instantie een ‘slinger’ opgenomen ter hoogte van de Harmonie. Deze is door uw raad afgeraden en daarom uit het onderwerp gehaald. Hiervoor zijn plateaus terug gekomen. Met het oog op de gehanteerde uitgangspunten wordt afgeraden een

bredere rijbaan toe te passen. Voor een goede aansluiting van de fietsvoorziening ter hoogte van Frerikshof is er in de breedte van het profiel meer ruimte gevonden.