Raadsmededeling openbaar

Nummer	:	157-2025
Datum	:	13 november 2025
B&W datum	:	
Beh. Ambtenaar	:	R. Pardijs
Portefeuillehouder	:	H.J. Groters
Onderwerp	:	Onderzoek Verkeersveiligheid Winterswijksestraat en landbouwverkeer

---

Aanleiding:
De gemeente Aalten ontvangt signalen van inwoners van Bredevoort over de verkeersveiligheid op de Winterswijksestraat, waar landbouwverkeer zich mengt met fietsers. Dit probleem speelt niet alleen bij de inwoners van Bredevoort, maar is ook al jaren een onderwerp van gesprek op bestuurlijk niveau. De aanwezigheid van landbouwverkeer zorgt voor een gevoel van onveiligheid, met name voor fietsers die de weg gebruiken als schoolroute. De gemeente Aalten heeft daarnaast de wens om de Winterswijksestraat in de toekomst af te waarderen naar een 30 km/uur-weg (ETW30). Het onderzoek is gestart om te onderzoeken of het afwaarderen van de Winterswijksestraat naar een 30 km/uur-weg in combinatie met landbouwverkeer mogelijk is en welke invloed dit heeft op de verkeersveiligheid voor fietsers en andere weggebruikers.

Inhoud mededeling:
Het onderzoek richt zich op de vraag of het afwaarderen van de Winterswijksestraat naar een 30 km/uur-weg mogelijk is wanneer landbouwverkeer op de N318, tussen de Tolhuisweg en de rotonde met de Roelvinkstraat, onmogelijk blijft door de huidige geslotenverklaring.

Daarnaast is er onderzocht hoeveel landbouwvoertuigen daadwerkelijk gebruik maken van de Winterswijksestraat en welke conflicten er optreden tussen landbouwverkeer en fietsers. Dit onderzoek is uitgevoerd om te beoordelen of het verplaatsen van landbouwverkeer naar de N318 een haalbare oplossing is voor de verkeersveiligheid van fietsers. In het onderzoek, dat ten behoeve van deze studie gedurende twee weken met camera's op landbouwvoertuigen is uitgevoerd, werden er onvoldoende ritten op de Winterswijksestraat geregistreerd om betrouwbare conclusies te trekken over de verkeersveiligheid. Het aantal registraties van interacties tussen fietsers en landbouwvoertuigen was gering, ondanks dat het onderzoek in het oogstseizoen heeft plaatsgevonden, wanneer de intensiteit van het landbouwverkeer doorgaans hoger is.

De afwegingen in dit onderzoek waren zowel technisch als ethisch van aard. Technisch werd onderzocht of het mogelijk was om de Winterswijksestraat als ETW30 in te richten en of het landbouwverkeer op andere wegen kon worden opgevangen, zonder de veiligheid van fietsers in gevaar te brengen. Ethisch gezien speelde de vraag hoe de veiligheid van de fietsers gewaarborgd kon blijven, terwijl tegelijkertijd het probleem van landbouwverkeer op de Winterswijksestraat werd opgelost. Daarnaast werd ook gekeken naar landelijk en provinciaal beleid.

<u>Technische afweging</u>
Op basis van de uitgevoerd verkeerstelling blijkt dat het aantal conflicten tussen landbouwverkeer en fietsers op de Winterswijksestraat relatief gering is. De tellingen tonen aan dat er dagelijks gemiddeld 813 fietsers en 63 landbouwvoertuigen de Winterswijksestraat gebruiken.
Om een beter inzicht te krijgen in het gebruik van de straat door landbouwverkeer, zijn verkeerstellingen gedurende het oogstseizoen uitgevoerd op twee locaties:

1. Winterswijksestraat-Stationsweg, waar een camera-telling is uitgevoerd.
2. Winterswijksestraat zelf, waar een slangtelling is gebruikt.



Uit de analyse blijkt dat de piek in landbouwverkeer vaak samenvalt met de middagspits van het fietsverkeer, voornamelijk tussen 15:00 en 16:00 uur. Dit is het moment waarop veel scholieren vanuit school naar huis fietsen. Gedurende dit tijdvak komen fietsers en landbouwverkeer relatief vaak in aanraking. De conflictanalyse geeft aan dat, hoewel het aantal conflicten tussen fietsers en landbouwverkeer nihil is, het risico op ongevallen in de toekomst niet volledig uitgesloten kan worden, vooral gezien de piekmomenten van zowel fietsverkeer (bijvoorbeeld scholieren) als landbouwverkeer (bij oogstperiodes). Naast de objectieve veiligheid speelt ook de subjectieve veiligheid een belangrijke rol. Fietsers ervaren vaak een verhoogd gevoel van onveiligheid wanneer ze dezelfde weg delen met landbouwvoertuigen.

Dit kan leiden tot verminderde fietsgebruik of de keuze voor alternatieve routes, wat de fietservaring minder aantrekkelijk maakt en kan bijdragen aan toegenomen fietsafstanden. Het verplaatsen van landbouwverkeer naar de N318 wordt gezien als een oplossing die de veiligheid van fietsers aanzienlijk kan verbeteren. Ondanks een eventueel verbod zal landbouwverkeer overigens wel gebruik blijven maken van de Winterswijksestraat vanwege de aanwezigheid van het landbouwmechanisatiebedrijf. Het gaat hierbij om circa 10 landbouwvoertuigen per dag.

Ethisch:
De landelijke Duurzaam Veilig-visie 2018–2030 en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) vormen de basis voor het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid. Beide beleidskaders richten zich op het structureel verminderen van verkeersrisico's en het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers. Binnen Duurzaam Veilig zijn drie uitgangspunten relevant:

- Functionaliteit van wegen
- (Bio)mechanica: snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van verkeersdeelnemers moeten zoveel mogelijk op elkaar zijn afgestemd (homogeniteit), zodat de kans op ernstig letsel bij een ongeval beperkt blijft.
- Psychologica: de verkeerssituatie moet voor alle weggebruikers duidelijk, voorspelbaar en begrijpelijk zijn ('self-explaining'), zodat gedrag aansluit bij de bedoelde inrichting van de weg.

Landbouwverkeer rijdt bovendien al over een traject van ongeveer 11 kilometer op de N318 en is daarmee een voorspelbaar en herkenbaar onderdeel van het verkeersbeeld. Dit sluit aan bij het Duurzaam Veilig-principe van psychologica, waarin voorspelbaarheid en herkenbaarheid bijdragen aan verkeersveiligheid.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 sluit hierbij aan en benadrukt dat risico's toenemen naarmate de verschillen in massa en snelheid tussen verkeersdeelnemers groter worden. Dit geldt met name wanneer kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, de weg delen met zwaarder of breder verkeer, zoals landbouwvoertuigen. Hoewel beide beleidsdocumenten geen generieke richtlijn geven voor de plaats van landbouwverkeer op de weg, ondersteunen ze het uitgangspunt dat kwetsbare verkeersdeelnemers zo goed mogelijk beschermd moeten worden.

Landbouwverkeerbeleid provincie Gelderland
Volgens het Functioneel kader wegennet Gelderland is landbouwverkeer alleen toegestaan op (60 of) 80 km/uur-wegen met een lokaal karakter en een minder verbindende functie (circa 5.000 mvt/etmaal). Op verbindende 80 km/uur-wegen hoort landbouwverkeer in principe niet thuis op de hoofdrijbaan, zeker niet waar al een geslotenverklaring voor langzaam verkeer geldt. Omdat nog niet overal een parallelstructuur aanwezig is, blijft maatwerk noodzakelijk. Voor de N318 in Bredevoort is volgens de provincie Gelderland een alternatieve landbouwroute via erftoegangswegen beschikbaar; de Winterswijksestraat.. Daarom maakt landbouwverkeer momenteel gebruik van deze route en niet van de N318.

Mobiliteitsbeleid provincie Gelderland
In de Visie voor een bereikbaar Gelderland zet de provincie in op duurzame mobiliteit: meer fietsgebruik, minder autoverkeer en een veiliger verkeerssysteem, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers. Er is daarbij een spanningsveld tussen deze visie en het Functioneel kader wegennet Gelderland. Waar de visie vraagt om bescherming van fietsers en het scheiden van verkeersstromen, stimuleert het functioneel kader het gebruik van erftoegangswegen door landbouwverkeer, waardoor juist menging met fietsers ontstaat. Bij de afweging om landbouwverkeer eventueel te verplaatsen naar de N318 moet daarom rekening worden gehouden met de lokale omstandigheden en met de provinciale doelstelling om fietsveiligheid en duurzaam vervoer te bevorderen. Op de Winterswijksestraat leidt de combinatie van landbouwverkeer en fietsers, vooral tijdens de drukke schoolspits, tot een verhoogd gevoel van onveiligheid en kan dit fietsers doen uitwijken naar langere of onveiligere routes. Dit is onwenselijk gezien de gezamenlijke beleidsdoelen van de gemeente Aalten en de provincie Gelderland om het fietsgebruik te stimuleren en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het toestaan van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van de N318 brengt een beperkt verkeersveiligheidsrisico met zich mee, aangezien de weg geen fysieke rijbaanscheiding heeft en inhalen, ondanks het verbod, mogelijk blijft. Volgens de CROW-richtlijnen is dit risico echter aanvaardbaar op wegvakken korter dan twee kilometer en bij intensiteiten onder circa 12.500 motorvoertuigen per etmaal. Het betreffende deel van de N318 tussen de Tolhuisweg en de Roelvinkstraat voldoet aan deze voorwaarden. Op de N318 rijden volgens data van de provincie tussen de Tolhuisweg en de Brinkeweg 12.460 motorvoertuigen per etmaal.

Is 30 km/h mogelijk met landbouwverkeer?
Het afwaarderen van de Winterswijksestraat naar een 30 km/uur-weg (ETW30) kan bijdragen aan lagere snelheden en daarmee een rustiger verkeersbeeld. Toch blijkt deze maatregel niet voldoende om de verkeersveiligheid van fietsers te waarborgen zolang landbouwverkeer van dezelfde rijbaan gebruik blijft maken. Volgens het Duurzaam Veilig-beleid is het wenselijk dat wegen een eenduidige functie hebben en dat verschillen in massa en snelheid tussen verkeersdeelnemers zoveel mogelijk worden beperkt. De combinatie van langzaam en breed landbouwverkeer met kwetsbare fietsers op een smalle weg blijft daarom risicovol, ook bij een lagere snelheidslimiet. Dit blijkt eveneens uit de CROW-richtlijnen, waarin menging van landbouwverkeer en fietsers op erftoegangswegen als onveilig wordt beschouwd.

Dit kan worden opgelost door het toepassen van vrijliggende fietspaden. Dit gaat echter in tegen de principes van Duurzaam Veilig, die uitgaan van het mengen van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer (dus ook landbouwvoertuigen) op ETW30. De noodzaak van een vrijliggend fietspad kan wel worden gerechtvaardigd als er sprake is van twee mogelijke situaties:

1. Er is sprake van een etmaalintensiteit van 4.000 motorvoertuigen of meer per etmaal waardoor de veiligheid van fietsers op de rijbaan in het geding kan komen.
2. Er is sprake van een hoofdfietsroute met een dusdanige hoeveelheid fietsers waarvan de veiligheid gewaarborgd dient te worden.

Vanuit een verkeerskundig oogpunt is er dus geen noodzaak om gescheiden fietsvoorzieningen aan te brengen. Uit de verkeerstellingen blijkt dat de grens van 4.000 motorvoertuigen per etmaal niet wordt bereikt. Hoewel de Winterswijksestraat onderdeel is van een schoolroute en het utilitaire fietsnetwerk er ook geen sprake van fietsintensiteiten die passen bij een hoofdfietsroute. Vanuit een verkeerskundig oogpunt is er dus geen noodzaak om gescheiden fietsvoorzieningen aan te brengen. Los hiervan is er op de Winterswijksestraat in het huidige breedteprofiel ook niet genoeg ruimte om gescheiden fietsvoorzieningen aan te brengen.

Het aanpassen van de functie en inrichting van Winterswijksestraat naar ETW30 is dus niet toereikend om de verkeersveiligheid van fietsers ten aanzien van landbouwverkeer te borgen. Het scheiden van verkeersstromen biedt daarom een effectievere en duurzamere oplossing. Het verplaatsen van landbouwverkeer naar de N318, waar dit verkeer al grotendeels deel uitmaakt van het wegbeeld, sluit beter aan bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de Visie voor een bereikbaar Gelderland. Daarmee wordt niet alleen de objectieve verkeersveiligheid vergroot, maar ook het gevoel van veiligheid bij fietsers, in lijn met de beleidsdoelen van zowel de provincie Gelderland als de gemeente Aalten.

Het aanpassen van de functie en inrichting van de Winterswijksestraat naar ETW30 draagt bij aan de afname van snelheden, maar biedt geen volledige oplossing voor de verkeersveiligheid van fietsers in relatie tot landbouwverkeer. Het scheiden van deze verkeersstromen is daarom een effectievere en duurzamere benadering. Door landbouwverkeer te verplaatsen naar de N318, waar dit verkeer al een geïntegreerd onderdeel van het wegbeeld is, wordt beter aangesloten bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de Visie voor een Bereikbaar Gelderland. Dit draagt niet alleen bij aan de objectieve verkeersveiligheid, maar versterkt ook het gevoel van veiligheid onder fietsers, in lijn met de beleidsdoelen van zowel de provincie Gelderland als de gemeente Aalten.

Conclusies

1. Verkeersveiligheid Winterswijksestraat

Het aantal conflicten tussen landbouwverkeer en fietsers op de Winterswijksestraat is laag; geregistreerde incidenten zijn nauwelijks voorgekomen. Toch ervaren vooral scholieren en recreatieve fietsers de aanwezigheid van landbouwverkeer als onveilig. Dit kan leiden tot vermijdingsgedrag of het kiezen van langere, soms onveiligere routes. Op de Winterswijksestraat rijden dagelijks gemiddeld 1.434 motorvoertuigen, 63 landbouwvoertuigen en 813 fietsers. De piekmomenten van landbouwverkeer vallen vaak samen met de middagpiek van scholieren, waardoor het risico op conflicten toeneemt. Het beleid van de gemeente Aalten en provincie Gelderland richt zich op het stimuleren van fietsgebruik en het verhogen van de verkeersveiligheid van kwetsbare weggebruikers. Het combineren van landbouwverkeer en fietsers op dezelfde weg, zelfs bij een snelheidsbeperking naar 30 km/uur, biedt onvoldoende waarborg voor zowel objectieve als subjectieve veiligheid.

2. Landbouwverkeer op de N318

Het verplaatsen van landbouwverkeer naar de N318 tussen Tolhuisweg en Roelvinkstraat is technisch mogelijk en vermindert het risico voor fietsers op de Winterswijksestraat. Landbouwverkeer maakt al bijna 11 km van de N318 deel uit van het verkeersbeeld, waardoor het herkenbaar en voorspelbaar is voor andere weggebruikers. Dit sluit aan bij de principes van Duurzaam Veilig en verhoogt de psychologische veiligheid. De maatregel ondersteunt bovendien het beleid van de provincie en gemeente om duurzaam en veilig fietsgebruik te bevorderen.

3. Afwaardering Winterswijksestraat

Het afwaarderen van de Winterswijksestraat naar een 30 km/uur-weg (ETW30) kan de snelheid verlagen en het verkeersbeeld rustiger maken, maar lost de kernproblematiek van de menging van fietsers en landbouwverkeer niet op. Volgens het Duurzaam Veilig-beleid moet het verschil in snelheid en massa tussen verkeersdeelnemers beperkt worden, maar landbouwverkeer en fietsers op een smalle weg blijven een veiligheidsrisico. CROW-richtlijnen beschouwen het mengen van landbouwverkeer en fietsers als onveilig op erftoegangswegen. Gescheiden fietspaden zouden een oplossing kunnen zijn, maar zijn volgens de verkeersintensiteiten niet noodzakelijk voor deze weg. De Winterswijksestraat bereikt geen kritieke grens van 4.000 motorvoertuigen per etmaal en heeft geen intensiteit die past bij een hoofdfietsroute. De beschikbare ruimte op de straat is bovendien te beperkt voor gescheiden fietspaden. Het verplaatsen van landbouwverkeer naar de N318 biedt een effectievere en duurzamere oplossing, die zowel de objectieve als subjectieve verkeersveiligheid versterkt. Het afwaarderen van de Winterswijksestraat middels fysieke maatregelen is vooralsnog niet gepland, dit hang samen met groot onderhoud.

4. Ethische en beleidsmatige overwegingen

Vanuit ethisch perspectief is het mengen van landbouwverkeer met fietsers op de Winterswijksestraat onwenselijk, gezien de impact op de veiligheidsbeleving van fietsers. De provincie Gelderland heeft herhaaldelijk aangegeven sterk in te zetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het bevorderen van fietsgebruik. Het verplaatsen van landbouwverkeer naar de N318 biedt een oplossing die zowel de verkeersveiligheid van fietsers als de bredere beleidsdoelen van de gemeente en provincie

ondersteunt. Dit sluit aan bij het STOMP-principe, waarbij de fiets een prominente rol speelt in het mobiliteitsbeleid.

Aanbevelingen

1. Proefperiode landbouwverkeer op de N318

Overleg met de provincie over de mogelijkheden om het landbouwverkeer op de N318 tussen de Tolhuisweg en de rotonde met de Roelvinkstraat toe te staan. Eventueel kan dit laatste gedaan worden door middel van een pilot, op basis waarvan de daadwerkelijke effecten op de N318 kunnen worden gemeten. Houdt (indien landbouwverkeer op de N318 wordt toegestaan) Klein Nibbelink en de Stationsweg bereikbaar door in eerste instantie geen geslotenverklaring voor landbouwverkeer op de Winterswijksestraat in te stellen. Monitor na het toestaan van landbouwverkeer op de N318 de situatie door middel van (periodieke) verkeerstellingen op de N318 en de Winterswijksestraat en neem op basis daarvan zo nodig aanvullende maatregelen.

De volgende stukken zijn voor u bijgevoegd: