

Onderzoek 50 naar 30

Gemeente Aalten

Inleiding

De gemeente Aalten heeft Roelofs Advies en Ontwerp gevraagd onderzoek te doen welke 50 km/uur wegen binnen de gemeente teruggebracht kunnen worden naar 30 km/uur. Het doel van het onderzoek is om de bestaande situatie te beoordelen en een voorstel aan te dragen, met daarbij inzicht in de globale kosten en de implementatie van de maatregelen.

Mede aanleiding hiervoor is de landelijke discussie over grijze wegen en de Kamermotie over de verlaging van de snelheid binnen de bebouwde kom van 50 naar 30 km/uur. Het kiezen voor lagere snelheden en een meer eenduidige inrichting van de weg leidt tot een voor de weggebruiker herkenbaar beeld, een afname van de gevolgen van eventuele ongevallen en, derhalve, een toename van de verkeersveiligheid.



Aanpak/inhoud

1.	Inventarisatie	4
a.	Huidige wegenstructuur in -inrichting.	
b.	Kaders & voorwaarden GOW 50, GOW 30 en ETW 30.	
2.	Verkeersadvies	9
a.	Voorstel regime per weg(-vak).	
b.	Effect voorgestelde wijzigingen.	
3.	Inrichtingsprofielen	22
a.	Inrichtingsaspecten.	
b.	Uitwerking voor ETW30, GOW30 en GOW50.	
c.	Globale kosteninschatting per profiel.	
4.	Juridisch advies	28
a.	Kader en aanbevelingen.	
b.	Verkeersbesluiten.	
5.	Maatregelen	31
a.	Benodigde maatregelen.	
b.	Quick wins.	
c.	Kosten ramingen Quick wins.	

1. Inventarisatie

De volgende zaken zijn geïnventariseerd en opgenomen in een GIS-bestand:

- Huidige wegenstructuur (incl. telgegevens);
- Huidige fietsvoorzieningen;
- Openbaar vervoer routes;

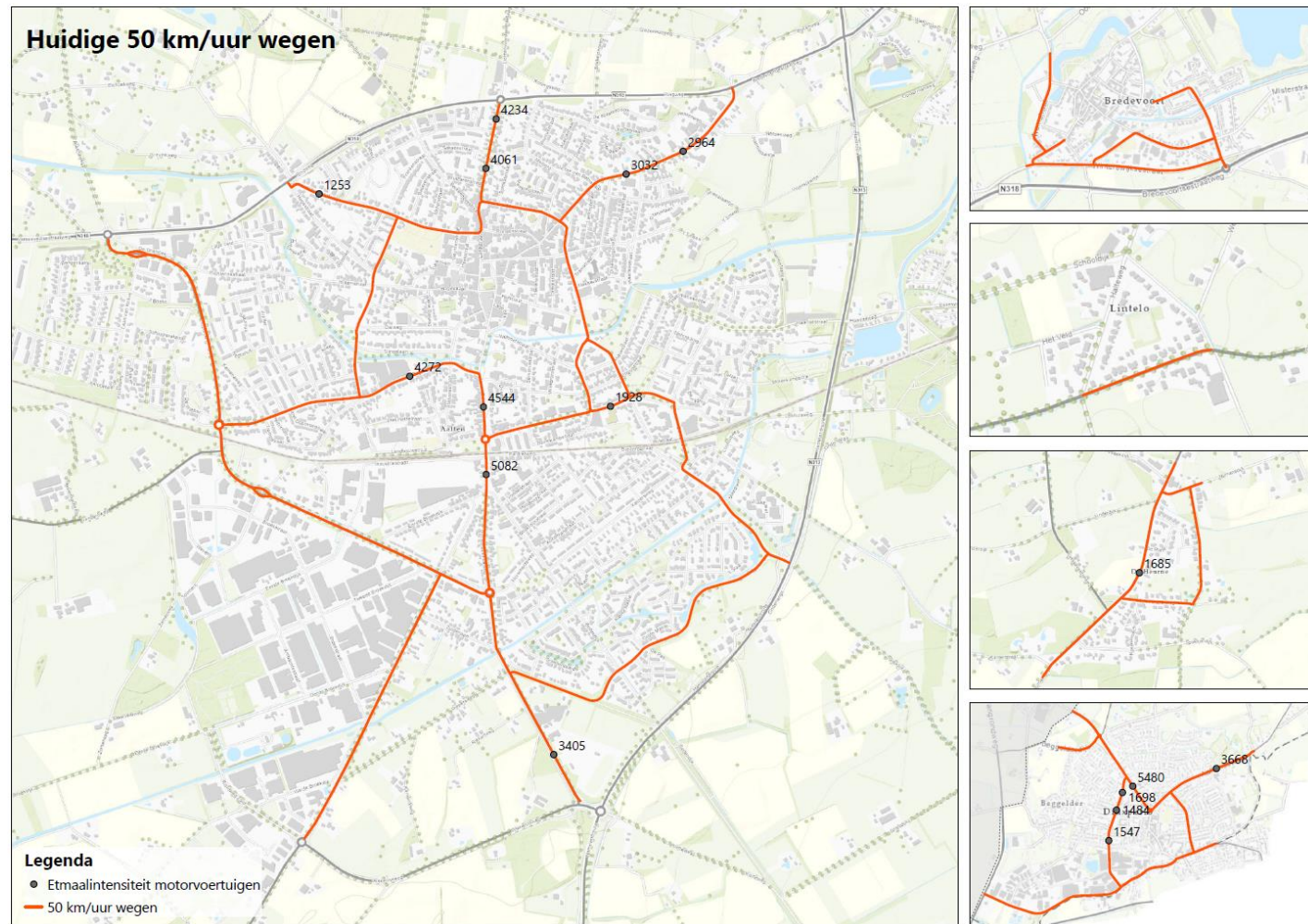
Kaders & voorwaarden:

- *Aan welke voorwaarden dienen GOW 50, GOW 30 en ETW 30 te voldoen?*
- *Welke typen wegen kunnen 30 km/uur worden en welke moeten 50 km/uur blijven?*



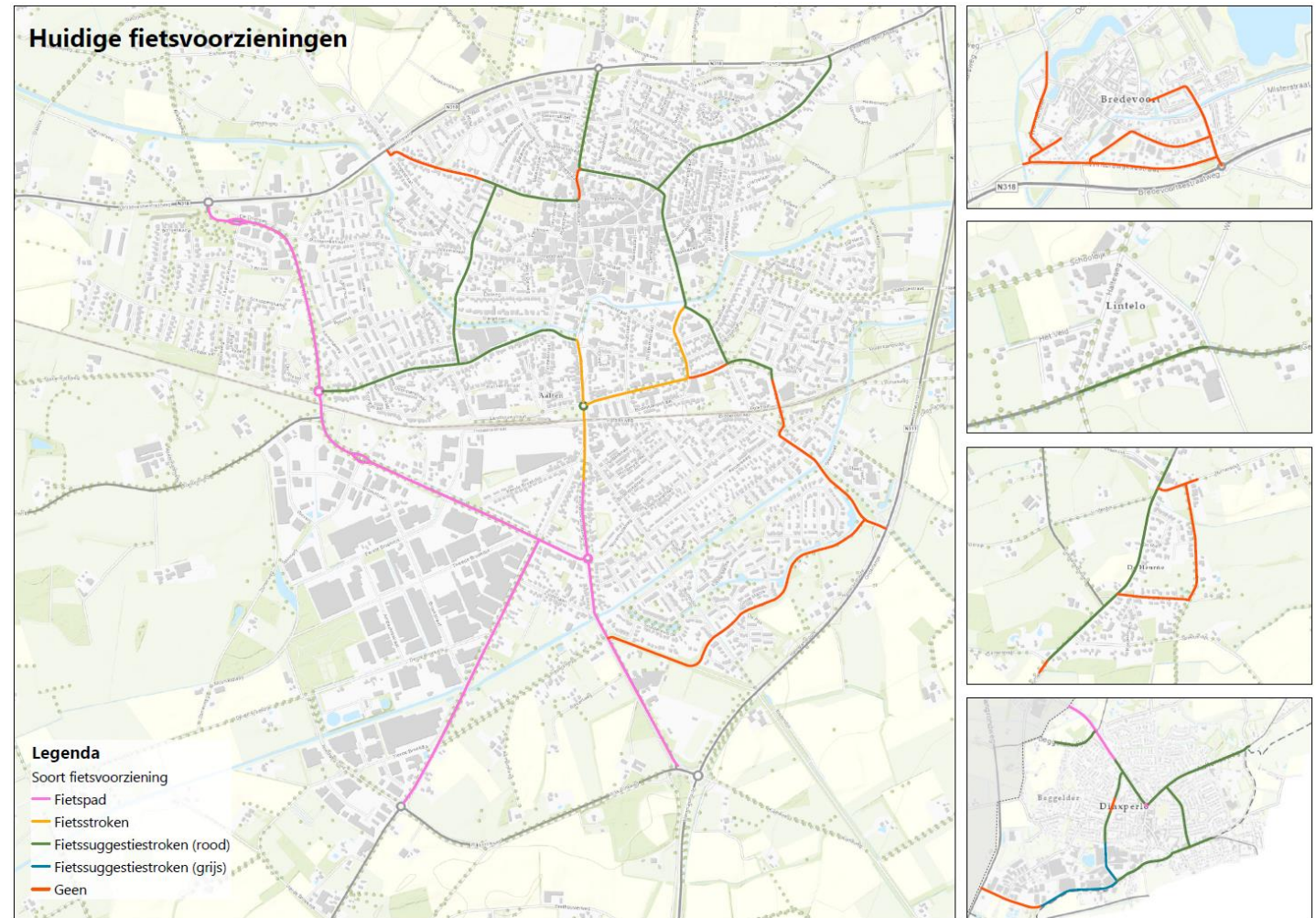
Huidige wegenstructuur 50 km/uur

- In het kaartbeeld staan de belangrijkste invalswegen weergegeven met een snelheidslimiet van 50 km/uur.
- Het grootste aandeel wegen heeft een wegcategorie 'GOW-bibeko' en een aantal wegen 'ETW II-bibeko'
- De intensiteiten betreffen etmaalintensiteiten van motorvoertuigen op een werkdag uit tellingen van 2019 t/m 2021. Van Lintelo en Bredevoort zijn geen recente intensiteiten bekend.



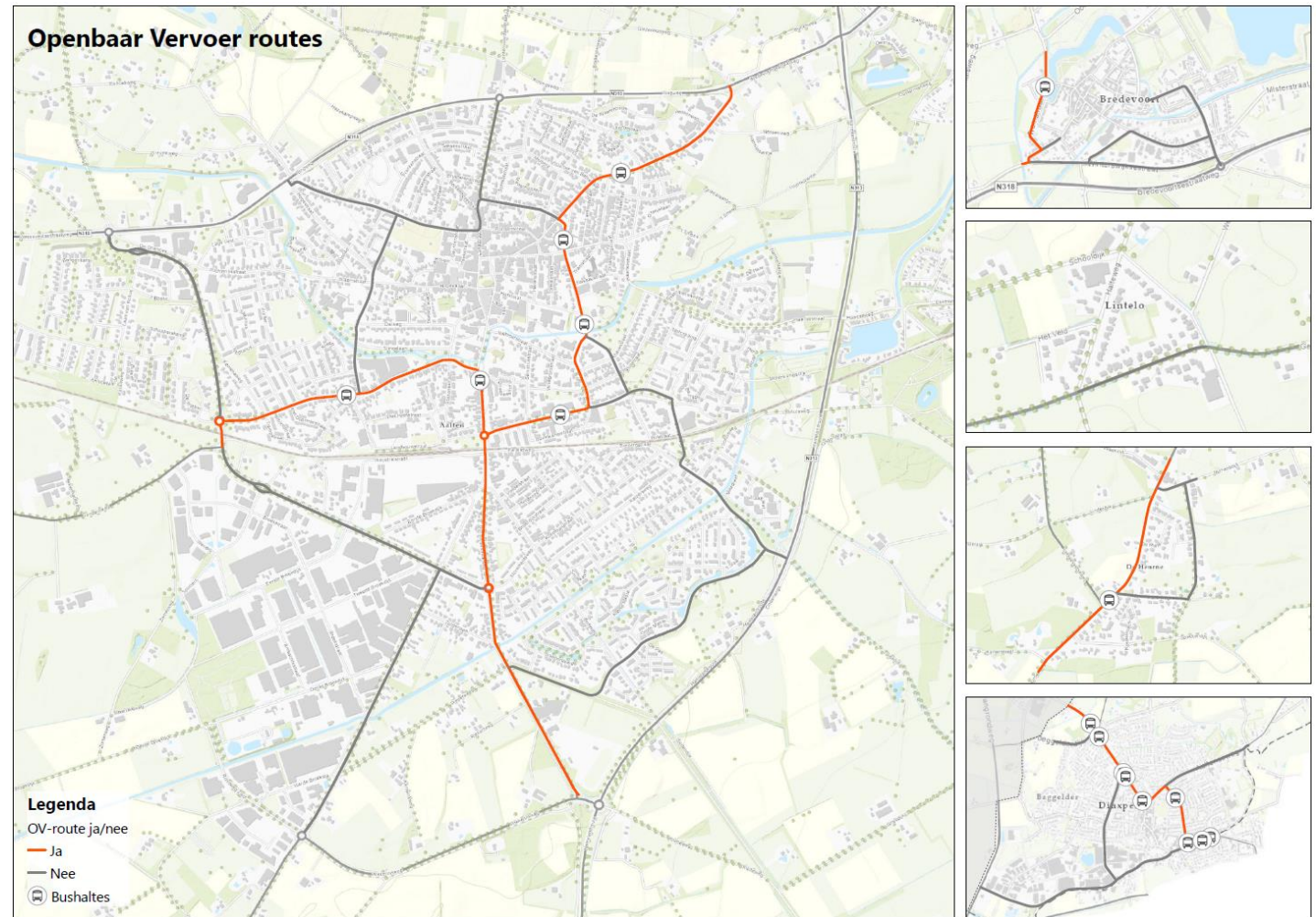
Huidige fietsvoorzieningen

- Het merendeel van de huidige 50 km/uur wegen heeft geen fietsvoorzieningen of rode fietssuggestiestroken.
- De aanwezigheid van fietsvoorzieningen is als volgt verdeeld:
 - 45% fietssuggestiestroken
 - 28% geen fietsvoorzieningen
 - 22% vrijliggende fietspaden
 - 5% fietsstroken



Openbaar vervoer routes

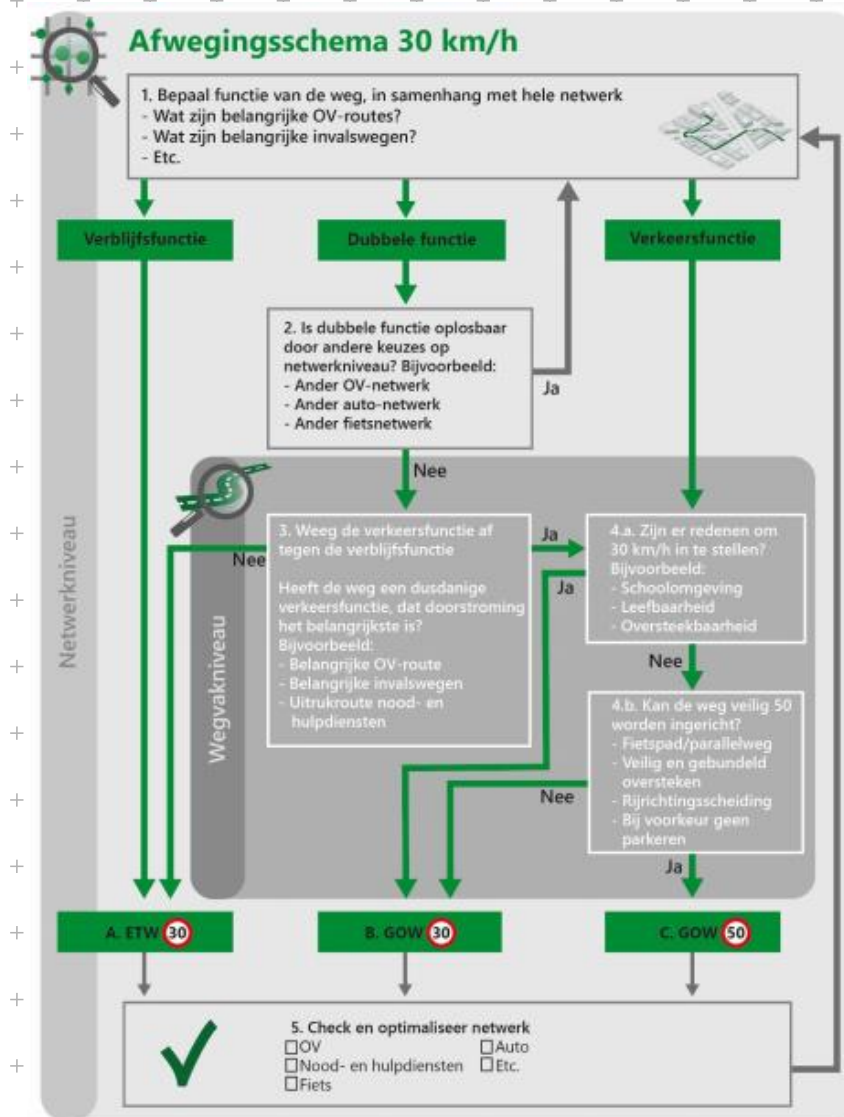
- Door elke plaats (m.u.v. Lintelo) loopt een busroute.
- Lijnen Arriva:
 - 40 - Dinxperlo-Terborg-Doetinchem
 - 428 - Dinxperlo-Uft-Doetinchem
- Buurtbus:
 - 194 - Route Varsseveld-Dinxperlo-Aalten
 - 194 - Route Aalten-Bredevoort-Ruurlo
- Overige vervoerders (D):
 - C11 - Aalten-Bocholt (D)
 - C7 - Dinxperlo-Bocholt (D)



Kaders & voorwaarden

Om te bepalen welke wegen binnen de bebouwde kom in de gemeente Aalten van 50 naar 30 km/uur afgewaardeerd kunnen worden, is het afwegingskader van het CROW toegepast. Daarbij is gekeken naar de volgende zaken:

- Wegen met minder dan 2.000 mvt/etmaal worden in principe ETW30. Deze (woon-)straten hebben enkel een verblijfsfunctie (behalve als voor een compleet netwerk GOW30 noodzakelijk is).
- Een busroute blijft altijd GOW (30 of 50 km/uur).
- Belangrijke invalswegen/doorgaande verbindingen worden GOW (30 of 50 km/uur).
- Alleen als dat veilig kan (scheiden verkeersstromen), blijft de weg GOW50.
 - Fietzers rijden op fietspaden of gaan via een andere route.
- Alle andere gebiedsontsluitingswegen worden GOW30.
- Gehanteerde afkortingen:
 - ETW: Erftoegangsweg
 - GOW: Gebiedsontsluitingsweg



2. Verkeersadvies

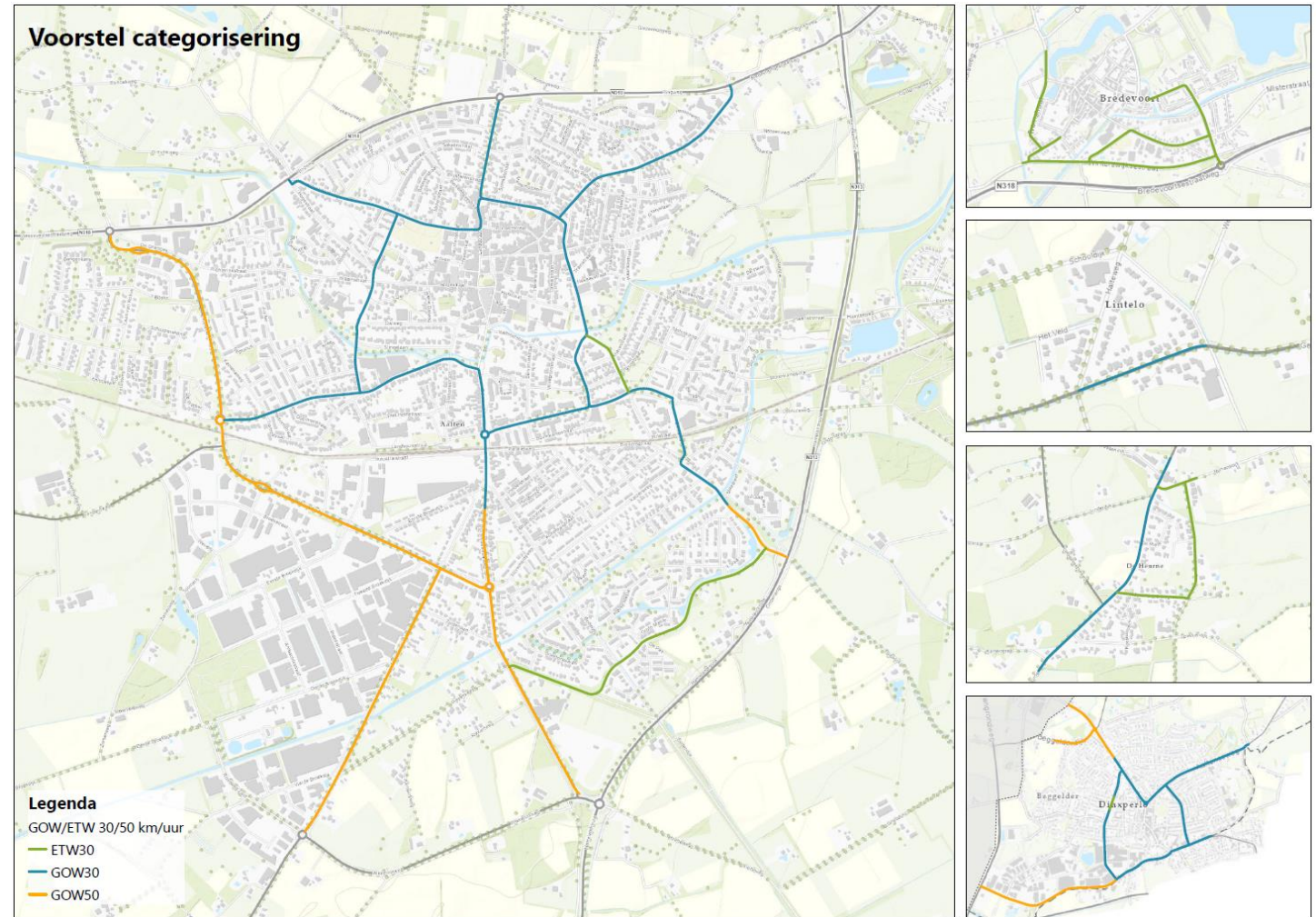
De volgende zaken zijn in het verkeersadvies opgenomen:

- Regime per wegvak:
 - *Welke wegen, binnen de bebouwde kom, kunnen in de gemeente Aalten van 50 naar 30km/uur worden afgewaardeerd?*
- Effect afwaardering naar 30 km/uur:
 - *Welke effecten brengt het afwaarderen van de wegen binnen de bebouwde kom met zich mee?*
 - Verkeersveiligheid;
 - Routekeuze;
 - Openbaar vervoer;
 - Nood- en hulpdiensten;
 - Landbouwverkeer;



Regime per wegvak

Op basis van de kaders & voorwaarden zijn de bestaande 50 km/uur wegen onderverdeeld in GOW50, ETW30 en GOW30. In de volgende dia's wordt, per kern, een toelichting gegeven op basis waarvan bepaalde wegen afgewaardeerd kunnen worden.



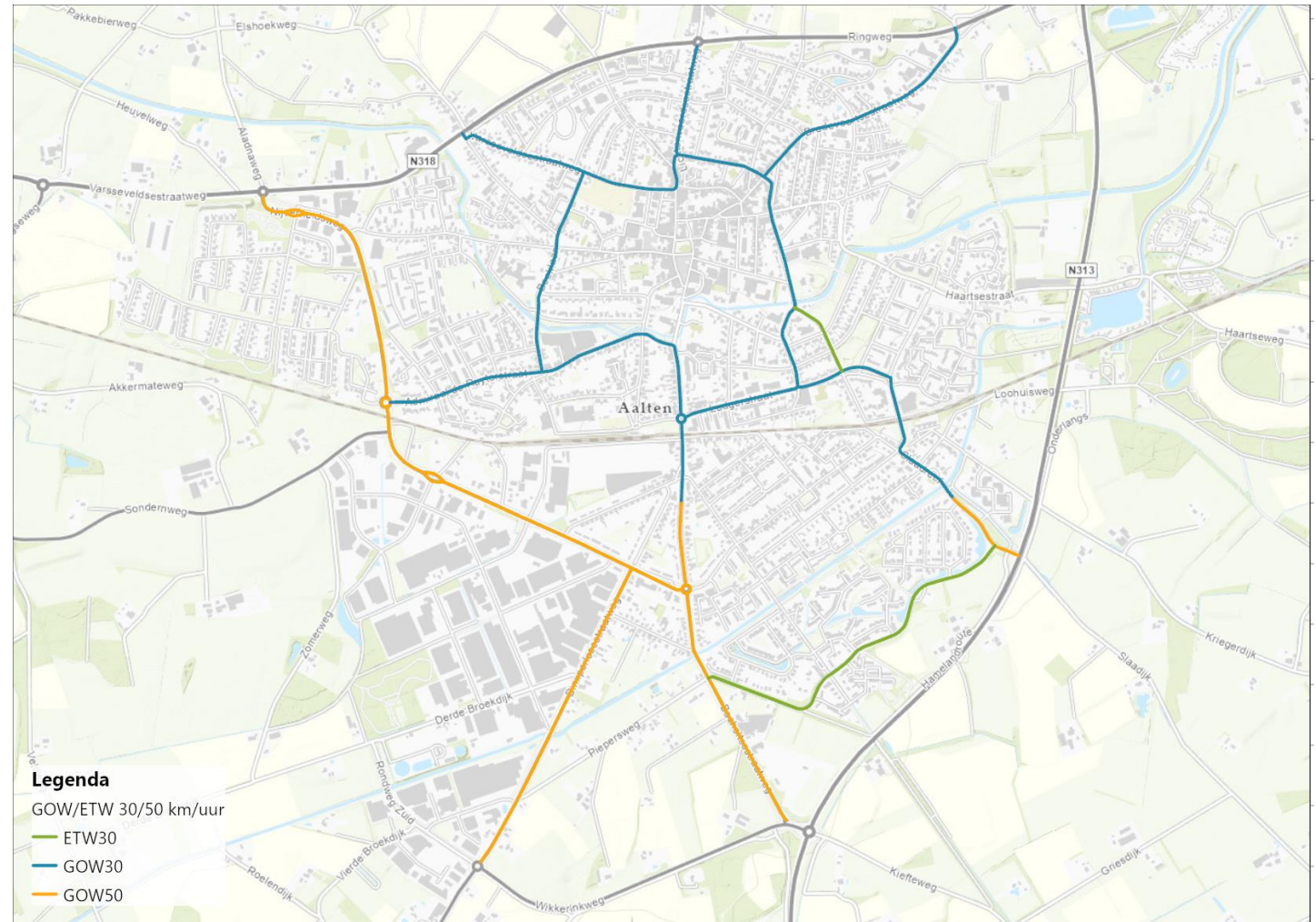
Regime per wegvak

Aalten

De binnenring en invalswegen vanaf de Ringweg vanuit het noorden kunnen o.b.v. de kaders en voorwaarden naar GOW30. Tussen de Bredevoortsestraatweg en Lüdgerstraat richting de Bocholtsestraatweg loopt een buslijn. Hetzelfde geldt voor de Admiraal de Ruyterstraat en de Dijkstraat. Reden om op deze straten 30 km/uur in te stellen is dat het wegen betreffen waar ook woningen, scholen en andere voorzieningen aan gevestigd zijn. In de huidige situatie zijn deze wegen ingericht met fiets(suggestie)stroken, hetgeen passend is bij GOW30. Daarnaast zijn de Admiraal de Ruyterstraat en de Dijkstraat recent heringericht en zijn de intensiteiten van de wegen passend bij een GOW30

De invalswegen aan de west- en zuidzijde (Nijverheidsweg, Dinxperlosestraatweg, Bocholtsestraatweg en het eerste deel van de Slaadreef) blijven GOW50 aangezien daar vrijliggende fietspaden liggen.

De Singelweg kan ETW30 worden aangezien die geen verkeersfunctie heeft en al een klinkerweg is.



Regime per wegvak

Dinxperlo

De binnenring en Heelweg kunnen o.b.v. de kaders en voorwaarden naar GOW30. Over de Terborgseweg via de Aaltenseweg en Allee richting de Heelweg loopt een buslijn. De redenen om op deze straten 30 km/uur in te stellen is hetzelfde als bij Aalten. Aan deze wegen zijn namelijk ook voorzieningen en woningen gevestigd, waarbij de verblijfsfunctie zwaarder weegt dan de verkeersfunctie. Ook zijn op deze wegen al fiets(suggestie)stroken aanwezig, wat passend is bij GOW30. De Terborgseweg is een dusdanig belangrijke ontsluitingsweg voor zowel het QV als nood- en hulpdiensten dat het huidige regime van 50 km/uur wordt gehandhaafd.

Het gedeelte bij basisschool De Wegwijzer kan naar ETW30, wat ook passend is bij de huidige weginrichting. De overige invalswegen met vrijliggende fietspaden kunnen GOW50 blijven. Ook zijn hier niet of nauwelijks woningen aart gevestigd en staat de verkeersfunctie boven de verblijfsfunctie.

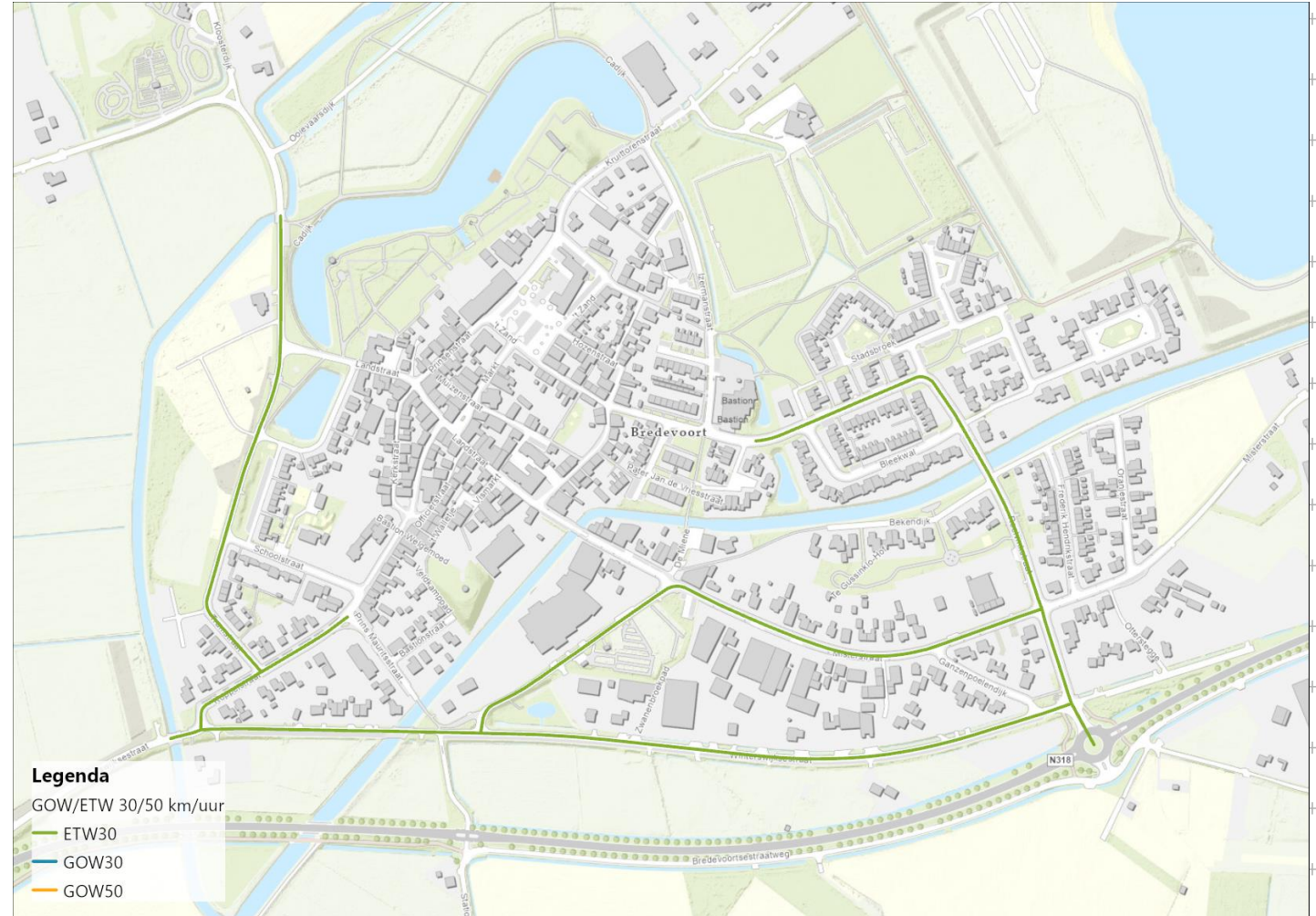
Aandachtspunt is de Anholtseweg, deze kan in principe 50 blijven aangezien het de ontsluitingsweg van het industrieterrein is. Om een veilige situatie te creëren, zou het beter zijn om fietsers hier niet meer toe te staan. De Rietstapperweg is voor fietsers een veiliger alternatief.



Regime per wegvak

Bredevoort

Alle wegen binnen Bredevoort kunnen o.b.v. de kaders en voorwaarden naar ETW30 aangepast worden. Aan alle wegen zijn woningen gevestigd (afgezien van het eerste deel van de Roelvinkstraat en delen van de Winterswijksestraat) en staat de verblijfsfunctie boven de verkeersfunctie. We kiezen hier bewust voor een eenduidig regime, waarmee we de toeristische- en verblijfsfunctie van Bredevoort benadrukken.



Regime per wegvak

Lintelo

De doorgaande weg binnen Lintelo kan aangepast worden naar GOW30. de weg heeft niet alleen een verkeersfunctie, maar ook een verblijfsfunctie i.v.m. de woningen die langs de weg staan. Op deze weg zijn in de huidige situatie fietsstroken en snelheidsremmende maatregelen aanwezig, wat passend is bij de inrichting van GOW30. Aan beide zijden sluit dit tevens aan bij de wegen buiten de kom, die ook een gecombineerde verkeers- en verblijfsfunctie hebben met fietssuggestiestroken en waar 60 km/uur als maximumsnelheid geldt.



Regime per wegvak

De Heurne

Voor De Heurne geldt hetzelfde als in Lintelo. De Lage Heurnseweg kan aangepast worden naar GOW30, omdat het, naast een functie voor het doorgaande verkeer (waaronder de buurtbus), ook een verblijfsfunctie heeft door de woningen.

Ook op de D. H. Keuperweg, Keupersweg en Nijmansdijk kan de snelheid omlaag. Dit zijn met name verblijfsstraten waarbij een inrichting van een woonstraat het meest passend is. Aangezien de intensiteiten hier ook vrij laag zullen zijn (tellingen zijn niet beschikbaar), is het wenselijk om dit aan te passen naar ETW30.



Effect afwaardering

Verkeersveiligheid

In deze paragraaf wordt antwoord gegeven op de vraag wat het effect is van de gewijzigde regimes, en dan specifiek de snelheidsverlaging naar 30 km/uur, op de gereden snelheden en het risico op ongevallen. De voordelen van de heldere onderverdeling van regimes, waarbij op meer wegen maximaal 30 km/uur geldt, zijn:

- Het risico op een ernstige afloop bij een aanrijding tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals ouderen) neemt af (Bron: CROW, publicatie Verkeersveiligheid en Toegankelijkheid):
 - De overlevingskans bij een aanrijding met een auto die 50 km/uur rijdt is kleiner dan 50%;
 - De overlevingskans bij een aanrijding met een auto die 30 km/uur rijdt is 95%.
- De remweg wordt korter, waardoor ongevallen voorkomen kunnen worden en de kans op een ongeval kleiner wordt.

Snelheid	Meter per seconde	Remweg (meters)	Afstand reactietijd (seconden)	Stopafstand (meters)
30 km/uur	8,33 m/s	6,94 m	8,33 m	15,27 m
50 km/uur	13,89 m/s	19,92 m	13,89 m	33,81 m

- Bij een goede inrichting als verblijfsgebied, kunnen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers veilig gemengd worden op de rijbaan.
- De woon- en leefomgeving wordt prettiger (Bron: CROW, publicatie Verkeersveiligheid en Toegankelijkheid):
 - Geluidsniveau in dB(A) is 10% lager bij 30 km/uur.
 - CO₂ uitstoot wordt verlaagd (bij een intensiteit van 1.750 mvt/etmaal levert dat jaarlijks een reductie van 11kton CO₂-uitstoot per kilometer).
 - Emissies van stikstof en fijnstof gaan omlaag (bij een intensiteit van 1.750 mvt/etmaal zorgt dat NO_x met 99 kg/jaar en PM₁₀ met bijna 3 kg/jaar per km verlaagd wordt).
- Het nadeel van het afwaarderen naar 30 km/uur is dat, wanneer de weginrichting niet klopt met het regime, er vaker te hard wordt gereden.

Effect afwaardering

Routekeuze

In deze paragraaf wordt antwoord gegeven op de vraag welke wegen drukker worden en welke minder druk.

- In zijn algemeenheid: Een limietverlaging naar 30 km/uur kan zorgen voor een verminderde doorstroming op drukke wegen en toename van sluisverkeer.
- Wegen die (iets) drukker worden:
 - Parallele routes van nieuwe GOW30 wegen:
 - Richterinkstraat-Willemstraat-Hogestraat
 - Keupenstraat
 - Wegen waar 50 km/uur de norm blijft en wegen in de buurt wel naar 30 km/uur gaan:
 - Nijverheidsweg
 - Bochooltsestraatweg
 - Anholtseweg
- Wegen die (iets) rustiger worden zijn de wegen waar de maximumsnelheid omlaag gaat, omdat alternatieve routes sneller zijn.
- De fiets wordt aantrekkelijker/concurrerender waardoor het totale autogebruik iets kan afnemen.
 - Dit zal beperkt zijn aangezien de reistijd met de auto niet met minuten omhoog gaat, maar met seconden.
- Naar verwachting is er geen/amper invloed op de kernen Bredevoort, Lichtelo en De Heurne.

Effect afwaardering

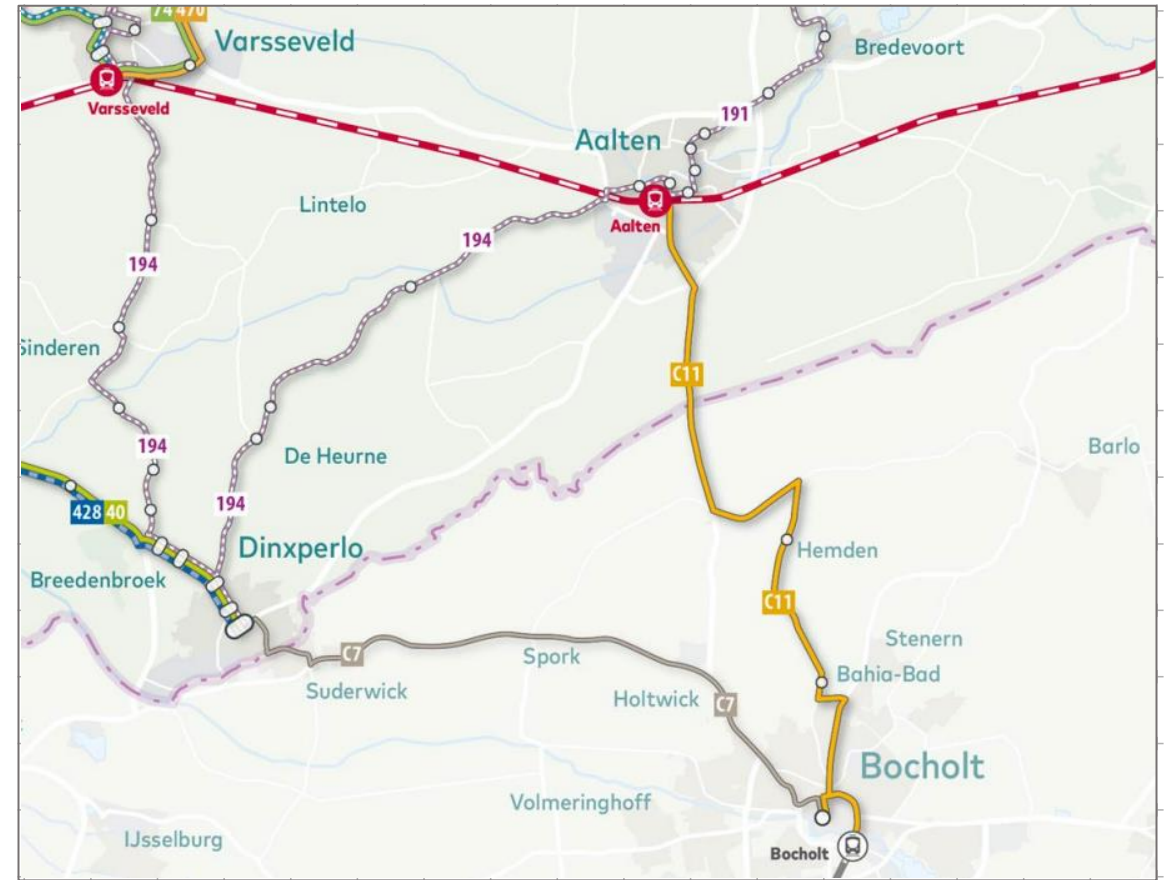
Openbaar vervoer

Reistijd

In deze paragraaf geven we antwoord op de vraag hoeveel extra reistijd het per buslijn kost wanneer 50 km/uur wegen aangepast worden naar 30 km/uur. Doordat verkeer 30 km/uur kan rijden i.p.v. 50 km/uur wordt de reistijd langer. Uit onderzoek, dat is uitgevoerd in het kader van *het nieuwe 30*, blijkt dat de snelheid gemiddeld 13% omlaag gaat (Bron: Het nieuwe 30 en OV; Goudappel). Het verschil in reistijd wordt dan circa 25 seconden per kilometer. In onderstaande tabel staat de globale extra reistijd per buslijn weergegeven door de wijziging van 50 naar 30 km/uur.

Buslijn	Tussen	Lengte 30 i.p.v. 50	Extra reistijd
428	Dinxperlo-Uift-Doetinchem	N.v.t.	-
40	Dinxperlo-Terborg-Doetinchem	N.v.t.	-
194	Dinxperlo-Aalten	2.125 meter	53 seconden
191	Aalten-Ruurlo	2.520 meter	63 seconden
C11	Aalten-Bocholt (D)	250 meter	6 seconden
C7	Dinxperlo-Bocholt (D)	1.050 meter	26 seconden

Naast het wijzigen van de snelheid heeft ook het type bushalte invloed op de reistijd. Bij het toepassen van een haltehaven is namelijk meer tijd benodigd voor het in- en uitrijden dan wanneer een bus kan halteren op de rijbaan (intensiteit niet meer dan 4.000 mvt/etmaal en minder dan zes halterende bussen per uur per richting). Om tijd (terug) te winnen voor het openbaar vervoer, is halteren op de rijbaan derhalve een goede optie.



Effect afwaardering

Nood- en hulpdiensten

In deze paragraaf worden aandachtspunten aangedragen ten behoeve van de nood- en hulpdiensten bij het invoeren van 30 km/uur. Om dit inzichtelijk te maken is contact opgenomen met de nood- en hulpdiensten. Deze gaven de volgende reactie op het voorstel:

- Omdat er landelijk nog geen richtlijnen zijn voor het inrichten van GOW30 wegen, is het lastig om nu al uitspraken te doen over de (on-)wenselijkheid daarvan.
- In zijn algemeenheid is de eerste reactie van de politie niet per definitie positief. Het staat of valt met de juiste combinatie van functie, inrichting en gebruik om het geloofwaardig en handhaafbaar te maken. Daarnaast zal het ook invloed hebben op de aanrijdtijden en -routes.
- In het onderzoek is rekening gehouden met de kazerne in Dinxperlo. De Terborgseweg is een belangrijke ontsluiting voor deze locatie. Daarom wordt het huidige regime van 50 km/uur gehandhaafd.
- De brandweer geeft aan nog bezig te zijn met het bepalen van een standpunt. Er wordt gewerkt aan een onderzoek naar uitrukroutes voor de gehele regio Achterhoek. Daarin wordt ook opgenomen welke routes minimaal 50 km/uur zouden moeten blijven. Wanneer dat gereed is, kan pas een definitief advies gegeven worden.

Op basis van de reacties is een aandachtspunt om snelheidsremmende maatregelen te realiseren die zo min mogelijk vertraging opleveren.

Het is goed om te benadrukken dat een veilige weg met lagere gereden snelheden permanent bijdraagt aan de algehele dagelijkse verkeersveiligheid terwijl nood- en hulpdiensten de wegen slechts incidenteel gebruiken. Door afwaarderen wordt de kans op een ongeval en de ernst van eventuele ongevallen kleiner, waardoor er ook minder incidentenbestrijding nodig is. In die zin is afwaarderen dus een keuze voor structureel meer veiligheid. Uiteraard mogen de opkomsttijden van de nood- en hulpdiensten daarbij niet boven een kritische drempel komen. Vandaar dat op enkele plekken bewust wordt gekozen om 50 km/uur als maximumsnelheid te handhaven.

Effect afwaardering

Brandweer

De bereikbaarheid van de brandweerkazernes in Dinxperlo en Aalten is een belangrijke randvoorwaarde. Om het maximale effect van het afwaarderen van de wegen op de uit- en aanrijdtijden inzichtelijk te maken, is onderstaande analyse uitgevoerd. Vanuit de brandweer is aangegeven dat daarbij rekening gehouden moet worden met een tijdsverschil van 2 minuten extra per kilometer waar 30 km/u. gaat gelden. Dit is het verschil in opkomsttijd. In deze tijd zit dan de tijd van het opkomen van vrijwilligers naar de kazerne en het uitrukken vanaf de kazerne met het brandweervoertuig.

Aanvullend is in beeld gebracht wat het effect op de rijtijd vanaf de kazernes zelf is. Hulpdiensten mogen 20 km/uur boven het maximale snelheidsregime rijden wanneer ze uitrukken. Gemiddeld genomen wordt dat niet gehaald vanwege het overige aanwezige verkeer. Vandaar dat voor de berekening is uitgegaan van een gemiddelde snelheid van 10 km/uur boven de maximum geldende snelheid. Waar 30 km/uur geldt zal dit dus 40 km/uur zijn en bij 50 km/uur is dit 60 km/uur. In onderstaande tabel is de maximale extra uitruktijd en de extra opkomsttijd van de kazerne naar de verschillende windrichtingen (tot de grens van de bebouwde kom) weergegeven.

Conclusie

De uitruktijd neemt beperkt toe van kazerne tot de komgrens. Gedurende de werkvoorbereiding voor een herinrichting wordt door de gemeente Aalten intensief contact gezocht met de hulpdiensten om tot een breed gedragen ontwerp te komen. Hierbij kan gedacht worden aan het beperken van het aantal snelheidsremmende maatregelen en andere oplossingen om de opkomsttijd laag te houden.

Windrichting	Uitrukroute	Afstand (30 i.p.v. 50)	Uitruktijd (verschil 40 en 60 km/uur)	Opkomsttijd (o.b.v. opgave Brandweer)
Brandweerkazerne Aalten (Tramstraat 1)				
Oost	Tramstraat-Bredevoortsestraatweg	1.050 meter	32 seconden	126 seconden
Noord	Tramstraat-Lichtenvoordestraatweg	860 meter	26 seconden	103 seconden
West	Tramstraat-Varsseveldestraatweg	1.350 meter	40 seconden	162 seconden
Zuidoost	Tramstraat-Slaadreef	1.130 meter	34 seconden	136 seconden
Zuidwest	Tramstraat-Bocholtsestraatweg	1.140 meter	34 seconden	137 seconden
Brandweerkazerne Dinxperlo (Nieuwstraat 2)				
Zuidwest	Nieuwstraat-Industriestraat	930 meter	28 seconden	112 seconden
Oost	Nieuwstraat-Aaltenseweg	1.010 meter	30 seconden	121 seconden
Zuidoost	Nieuwstraat-Heelweg (via Allee)	1.300 meter	39 seconden	156 seconden

Effect afwaardering

Landbouwverkeer

In deze paragraaf wordt de vraag beantwoord of het instellen van een erftoegangsweg samen gaat met een landbouwverkeerroute en of dit in de toekomst een potentieel knelpunt gaat vormen. Op de Winterswijksestraat in Bredevoort is deze combinatie onder andere het geval. De route loopt vanaf de Stationsweg naar de Tolhuisweg. Dit deel van de Winterswijksestraatweg wordt afgewaardeerd naar 30 km/uur (ETW).

In zijn algemeenheid geldt het de wens is om zo min mogelijk zwaar (landbouw) verkeer te hebben op wegen waar fietsers gebruik maken van de rijbaan, zeker binnen de bebouwde kom (ongeacht de categorisering ETW30/GOW30/GOW50). Dit is extra belangrijk wanneer sprake is van de volgende zaken op de route:

- Veel fietsers (meer dan 500 fietsers/etmaal de grens);
- Weinig overzicht;
- Lintbebouwing en/of erg smalle weg.

De intensiteit van het fietsverkeer is op de Winterswijksestraat minder dan 500 fietsers/etmaal. De wegbreedte is circa 4,70 meter, te smal is voor een combinatie van fiets- en landbouwverkeer. De ideale wegbreedte betreft namelijk 5,80 meter. Dat is bij het huidige regime overigens net zo goed te smal. Voordeel is dat het huidige wegprofiel wel voldoende overzicht heeft.

Om te zorgen dat het geen knelpunt blijft, zijn de volgende oplossingen mogelijk:

- Voorkeur: Aanbrengen parallelstructuur langs zuidzijde Bredevoortsestraatweg (tussen Tolhuisweg en Stationsweg);
- Verbreden Winterswijksestraat en toepassen klinkerverharding.



3. Inrichtingsprofielen

Per snelheidsregime is een standaard inrichtingsprofiel opgesteld met daarbij referentiebeelden qua inrichtingsprincipe. De volgende zaken zijn in dit hoofdstuk opgenomen:

- Inrichtingsaspecten;
- ETW 30 km/uur;
- GOW 30 km/uur;
- GOW 50 km/uur;
- Globale kostenraming voor het afwaarderen van 50 naar 30 km/uur.



Inrichtingsaspecten

In de onderstaande tabel zijn de inrichtingsaspecten per snelheidsregime opgenomen. Dit betreft een principe-inrichting waar eventueel, mits goed onderbouwd, van afgeweken kan worden.

	ETW30 	GOW30 	GOW50 
<i>Fietsvoorziening</i>	Geen	Fietsstroken	Fietspad
<i>Verharding rijloper</i>	Klinkers	Asfalt/klinkers*	Asfalt
<i>Verharding fietsvoorziening</i>	N.v.t.	Asfalt	Asfalt
<i>Kruispunt ETW30</i>	Gelijkwaardig	In voorrang (bij voorkeur)	In voorrang
<i>Kruispunt GOW30/50</i>	Uit voorrang	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
<i>Snelheidsremmers</i>	Wegvakken en kruispunten	Kruispunten (en wegvakken optioneel)	Optioneel
<i>Onderbrekingen rijbaan</i>	Veel	Regelmatig	Niet
<i>Parkeren</i>	Haaks, langs, op rijbaan	Langs	Langs (bij voorkeur niet)
<i>Bushaltes</i>	Op rijbaan	Perron of haltehaven	Haltehaven

* Voor een eenduidig wegbeeld binnen de gemeente wordt geadviseerd (per kern) te kiezen voor ofwel klinkers ofwel asfalt. In het vervolg van dit onderzoek is uitgegaan van klinkerverharding als standaardkeuze in de gehele gemeente Aalten.

ETW 30 km/uur

Snelheidsremmende maatregelen



Bij OV-route rekening houden met:

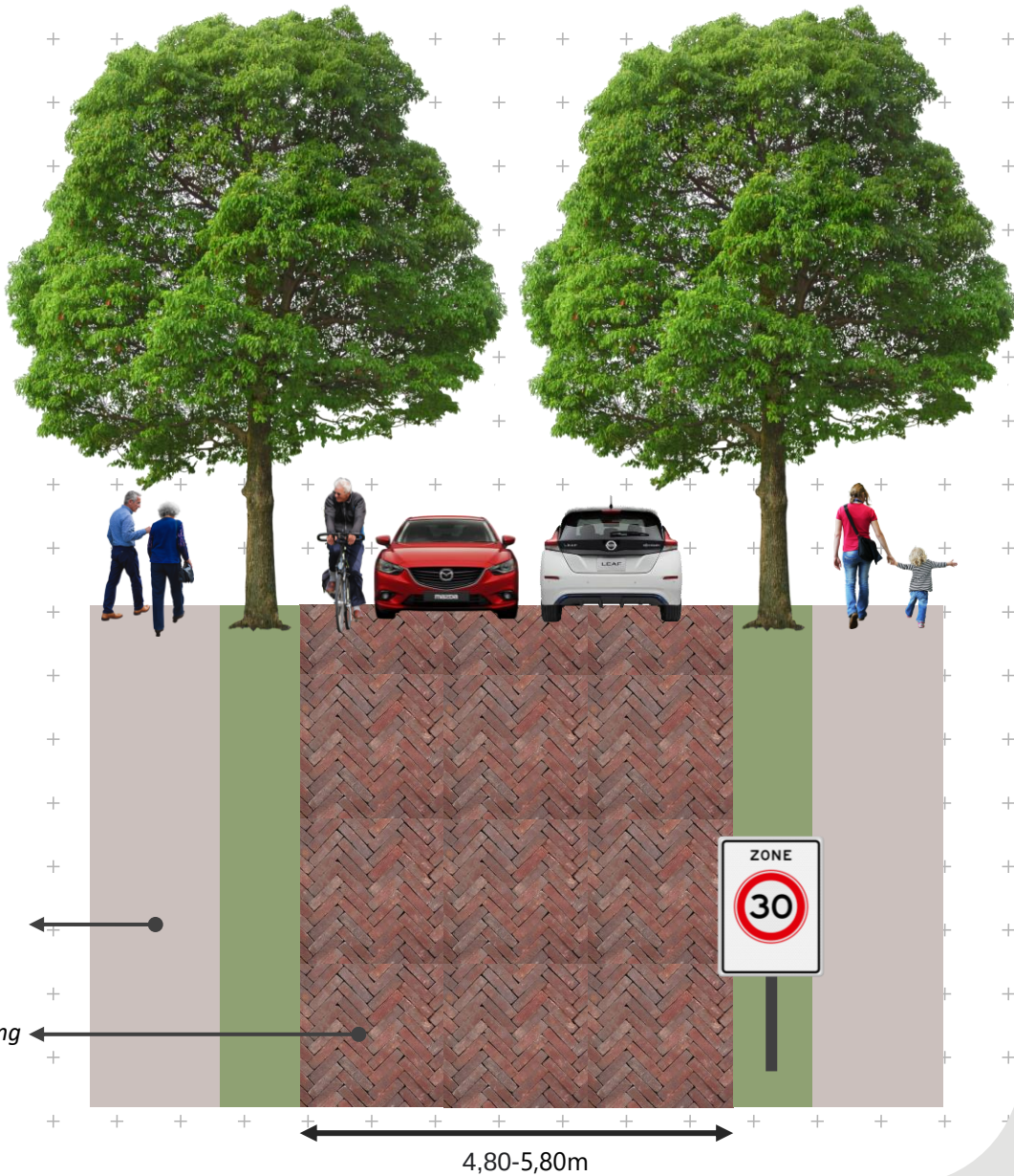
- Busvriendelijke snelheidsremmende maatregelen;
- Toepassen beperkte hoogte verkeersplateaus en -drempels.

Parkeren



Bij de inrichting van buiten naar binnen denken om meer ruimte te creëren voor voetgangers en groen

Klinkerverharding



GOW 30 km/uur

Overgang 50/60 naar 30 km/uur



Bij OV-route rekening houden met:

- Busvriendelijke snelheidsremmende maatregelen;
- Toepassen beperkte hoogte verkeersplateaus en –drempels.

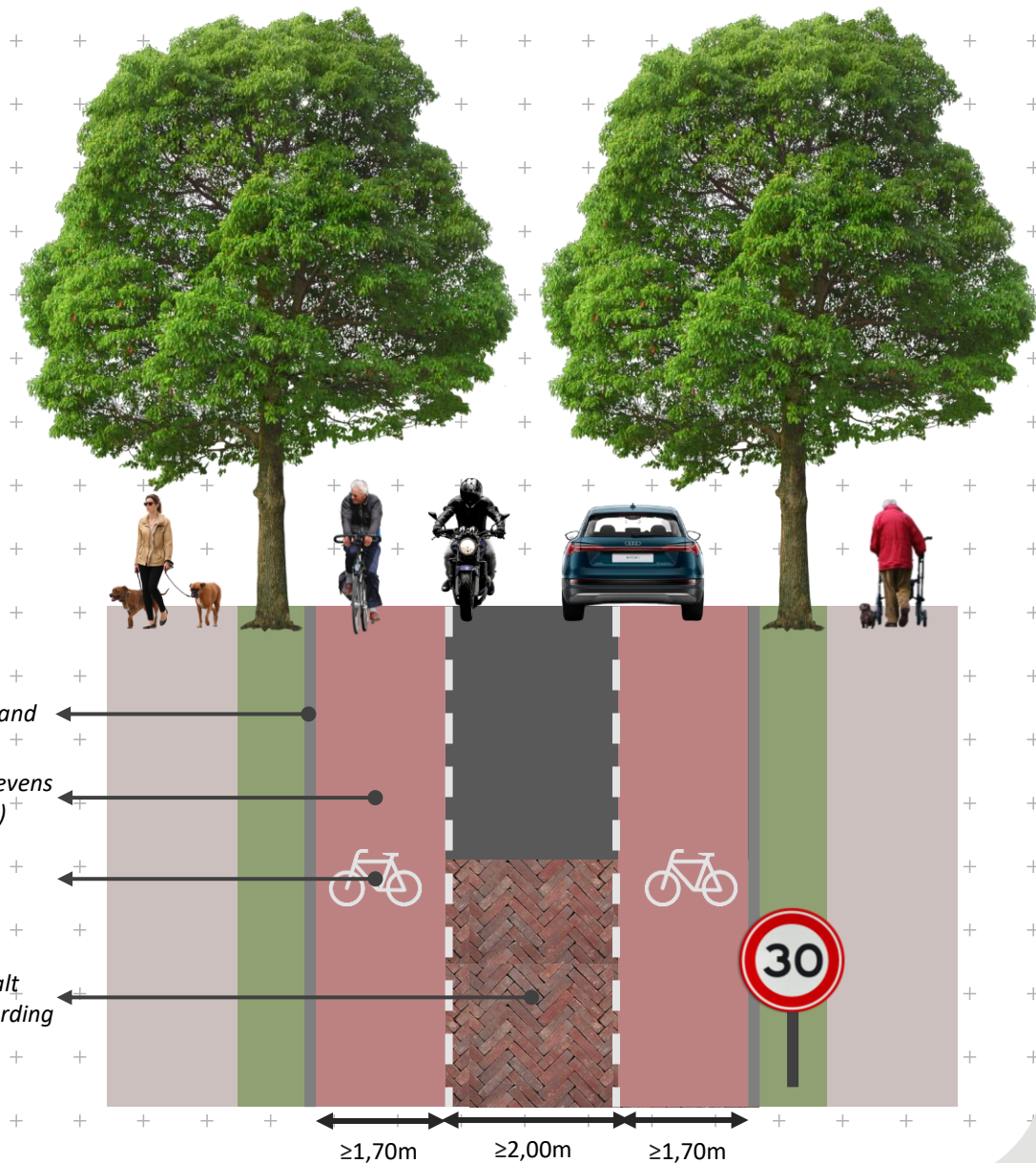
Snelheidsremmende maatregelen



Parkeren



Bushaltes



GOW 50 km/uur

Overgang 80/60 naar 50 km/uur



Vorrangsregeling kruispunten

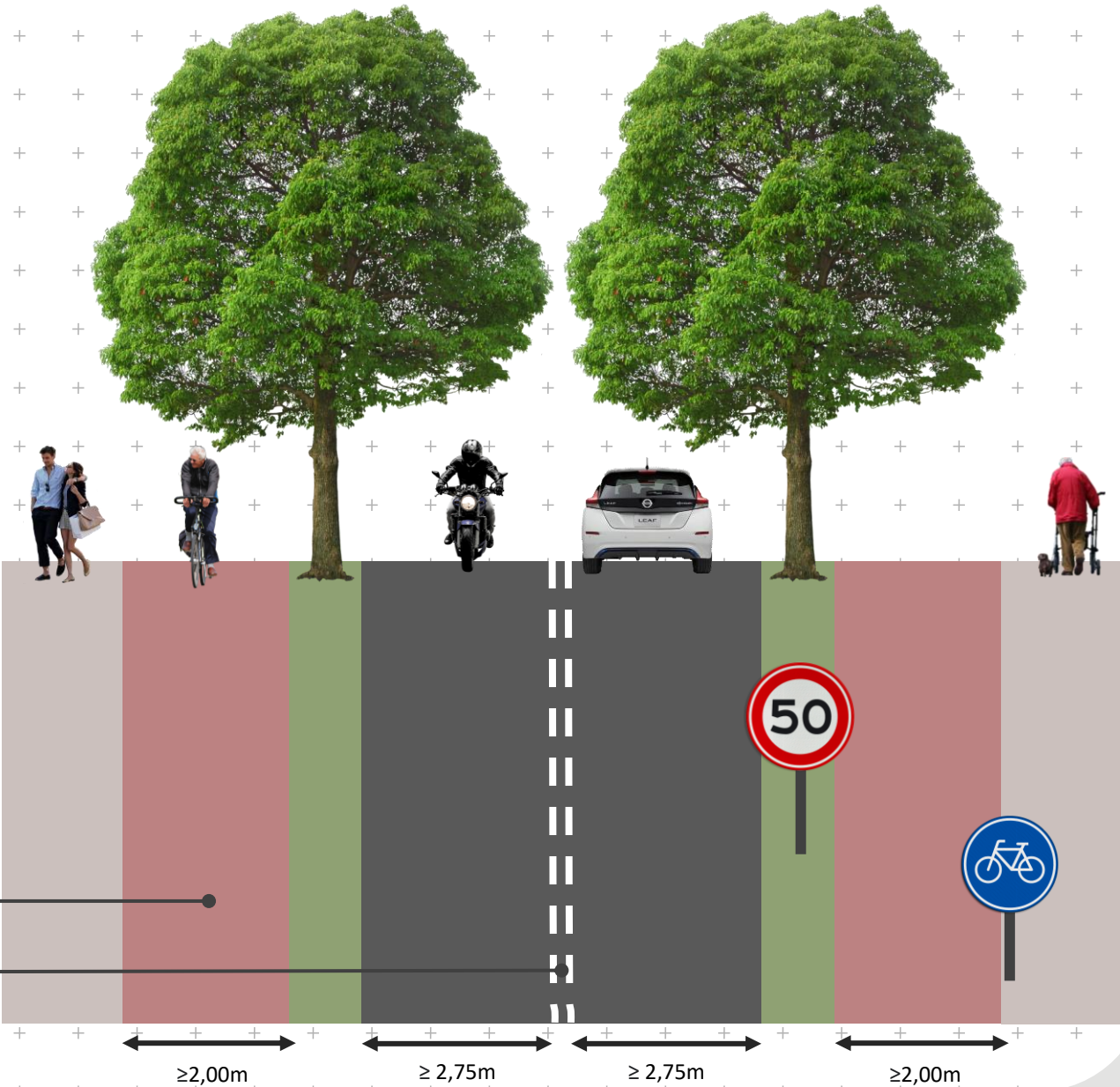


Parkeren (bij voorkeur niet)



Vrijliggende fietspaden

Dubbele asmarkering



Uitgangspunten globale kostenraming per standaard-profiel

De kostenraming per standaardprofiel is te vinden in de separate (Excel) bijlage bij deze rapportage

- Globale kosteninschatting “standaard” inrichting per strekkende meter of element (o.b.v. eenheidsprijzen):
 - Verbreden/aanleggen fietsstroken;
 - Verhardingskeuze (asfalt/klinkers);
 - Om te zorgen voor een eenduidig wegbeeld binnen de gemeente en herkenbaarheid bij de weggebruiker is bij GOW30-invalswegen uitgegaan van een middelste rijloper in klinkerverharding.
 - Borden en markering;
 - Plateaus/drempels;
 - Wegversmalling;
- Prijspeil mei 2022;
- Wel meegenomen in de kostenraming:
 - Opbreken bestaande situatie;
 - Realiseren verharding, markering en bebording;
 - Opslag voor: VAT-kosten, uitvoeringkosten, werken van algemene aard, onvoorzien (totaal 65%);
- Niet meegenomen in de kostenraming:
 - (Ver)plaatsen kabels en leidingen, lichtmasten, kolken en putten;
 - Overige inrichtingsaspecten (parkeerplaatsen, bushaltes, groenvoorziening, etc.);
 - Participatie en communicatie;
 - Ambtelijke inzet.

4. Juridisch advies

Het afwaarderen van een weg van 50 km/uur naar GOW30 of ETW30 valt binnen een juridisch kader. In dit hoofdstuk wordt dit beschreven en wordt aangegeven hoe dit in verkeersbesluiten gevat dient te worden.



Juridisch kader en aanbevelingen afwaardering van 50 naar 30 km/uur

- In zijn algemeenheid geldt in Nederland (nog) de standaardsnelheid van 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Wanneer daarvan afgeweken wordt, dient dit duidelijk vastgelegd en gecommuniceerd te worden richting de weggebruiker.
- GOW30 is betrekkelijk nieuw en vergt een aantal aanvullende aandachtspunten. Wanneer de standaardsnelheid binnen de kom terug zou gaan naar 30, dan vervallen deze gedeeltelijk (en gelden die aandachtspunten voor GOW50-wegen). Dit is afhankelijk van eventuele landelijke ontwikkelingen en keuzes
- Startpunt voor de afwaardering is de principekeuze voor de afwaardering van de weg/wegen uit dit onderzoek. Voor het proces maakt het niet uit of het om een GOW of ETW gaat.
- Bij de wegen waar geen (grootschalige) herinrichting nodig is kan een verkorte procedure doorlopen worden. Afstemming met de omgeving helpt om bezwaren te voorkomen en voor onderbouwing van het verkeersbesluit. Dit is in beide procedures nuttig.



Verkeersbesluiten – Inhoud en aandachtspunten

- Beschrijving van de huidige situatie (GOW/ETW 50).
- Beschrijven wat de overwegingen zijn om af te waarderen naar GOW30/ETW30:
 - Onderbouwing nut (verkeersveiligheid), noodzaak en draagvlak/wijze waarop de omgeving is meegenomen.
- Beschrijven welke bebording verdwijnt (als dat het geval is).
- Beschrijven wat de nieuwe situatie is.
- Beschrijven welke bebording er komt:
 - ETW 30: zone 30 (A01-30-ZB). Let op: dit kan effect hebben op locaties bestaande zone-30 borden (die kunnen mogelijk weg).
 - GOW-30: “gewoon” bord 30 (A01-30) na elk kruispunt; Eventueel bebording gewijzigde voorrangregeling (voorrangsweg: B02; kruisende weg: B06).
- Situatietekening toevoegen met bebordingsplan.



5. Maatregelen

In dit hoofdstuk worden de maatregelen beschreven die nodig zijn om de bestaande (50) wegen aan te passen aan het nieuwe regime van GOW30 of ETW30 omschreven.

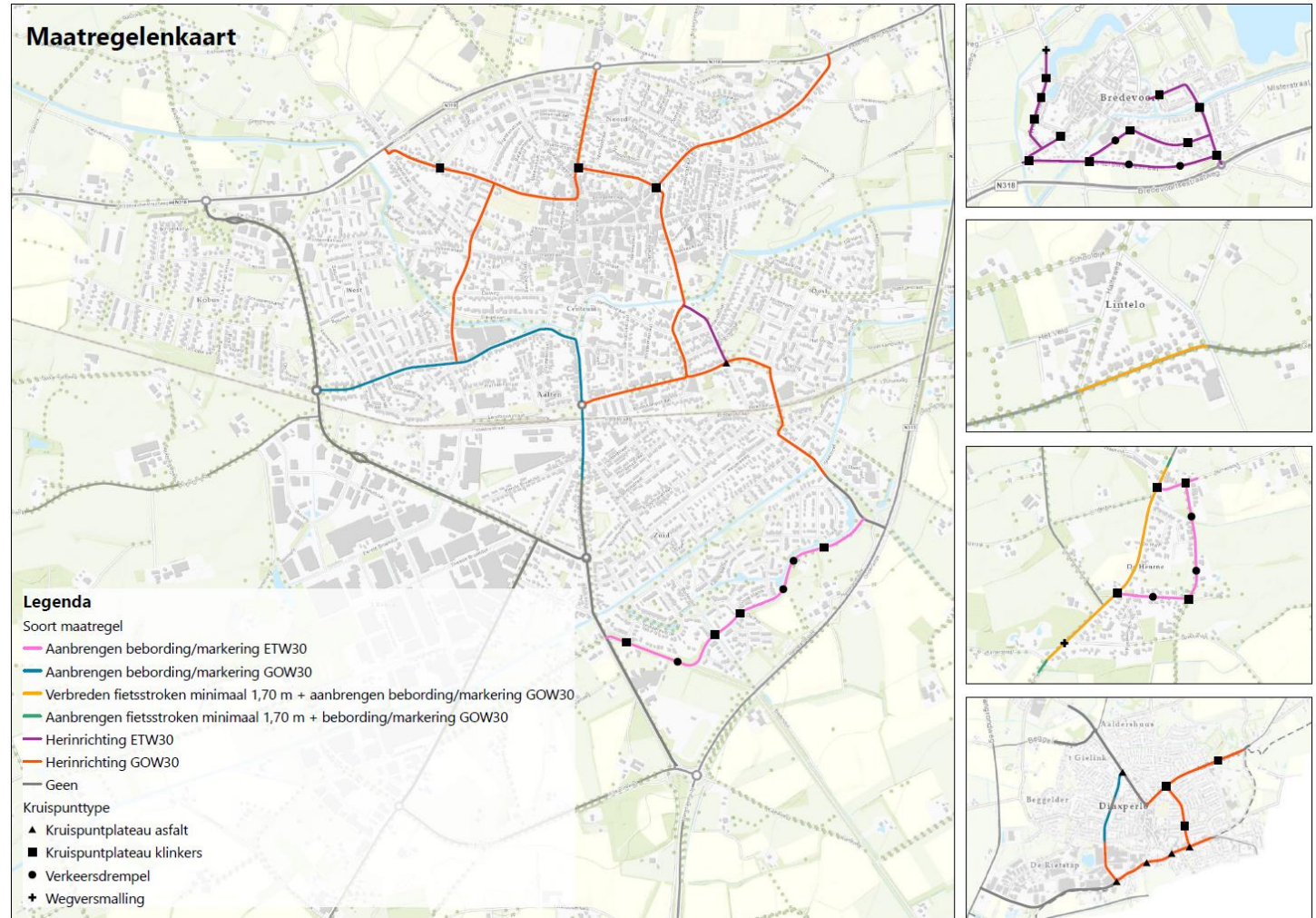
Vervolgens is in beeld gebracht welke maatregelen op korte termijn kunnen worden uitgevoerd. Van deze zogenaamde Quick wins zijn de kosten geraamd.



Benodigde maatregelen per wegvak en kruispunt

Voor de gemeente Aalten is een maatregelenkaart opgesteld waarin de maatregelen omschreven staan die nodig zijn om de bestaande (50 km/uur) wegen aan te passen aan het nieuwe regime van GOW30 of ETW30. In de volgende dia's worden de maatregelen in Aalten, Dinxperlo, Bredevoort, Lintelo en De Heurne toegelicht.

Het maatregelenpakket betreft een aanzet voor een inrichting naar een eenduidige en veilige inrichting, die ook is gebruikt voor de globale kostenraming. Voor de detailuitwerking op weg(vak)niveau dient nog participatie met de omgeving plaats te vinden, zeker als het gaat om snelheidsremmende maatregelen.

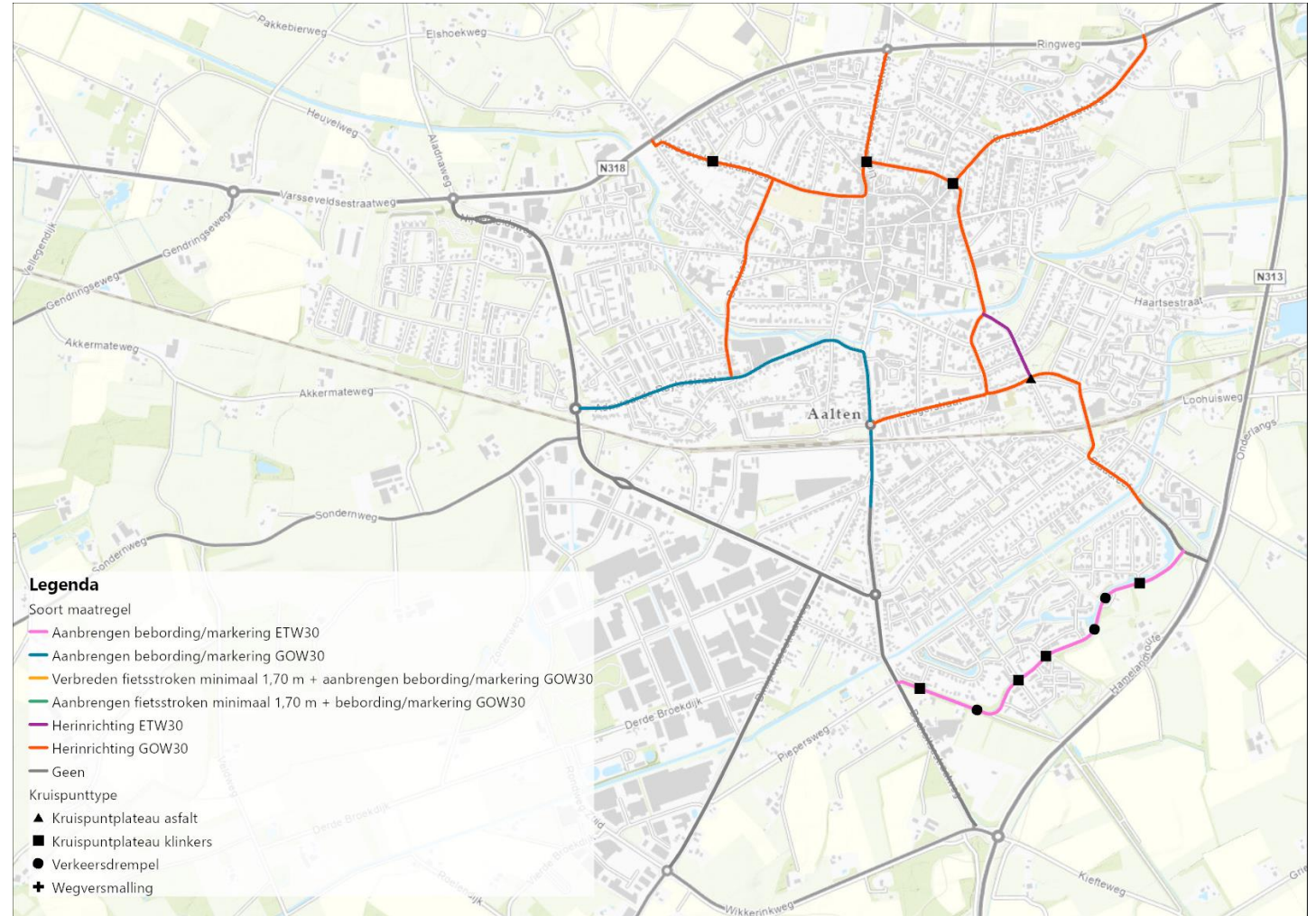


Benodigde maatregelen Aalten

In Aalten ligt de belangrijkste focus qua maatregelen op het verbreden, en in sommige gevallen aanleggen, van fiets(suggestie)stroken. Daarbij dienen ook fietssymbolen te worden aangebracht om er fietsstroken van te maken (voor zover dat nog niet het geval is), zodat er niet meer geparkeerd mag worden. Op enkele van de kruispunten van de GOW30 wegen dienen drempelplateaus te komen. In de meeste gevallen wordt gekozen voor een volledige herinrichting, zodat de inrichting overal eenduidig wordt. Hoe elke weg exact ingericht gaat worden, is afhankelijk van de participatie en inspraak.

De recent heringerichte wegen kunnen met een aantal aanpassingen van de bebording en markering over naar GOW30, conform de in dit onderzoek voorgestelde inrichting.

Op de Singelweg komen meerdere, verschillende, snelheidsremmende maatregelen om ETW30 daar logisch en handhaafbaar te maken.



Benodigde maatregelen Dinxperlo

In Dinxperlo geldt min of meer hetzelfde als in Aalten. Op veel plekken moeten de fiets(suggestie)stroken worden verbreed en als volwaardige fietsstrook worden ingericht. Vanwege de lange rechtstanden op sommige wegen zijn er wat meer snelheidsremmende maatregelen nodig op de GOW30-wegen. Overigens kan dat op veel wegen met het reeds geplande onderhoud-/meerjarenprogramma mee en de participatie die daarvoor nog gaat worden gehouden. Een aantal recent heringericht wegen kan, met behulp van bebording en markering, als GOW30 worden ingericht. Er komen geen ETW30-wegen bij in Dinxperlo.

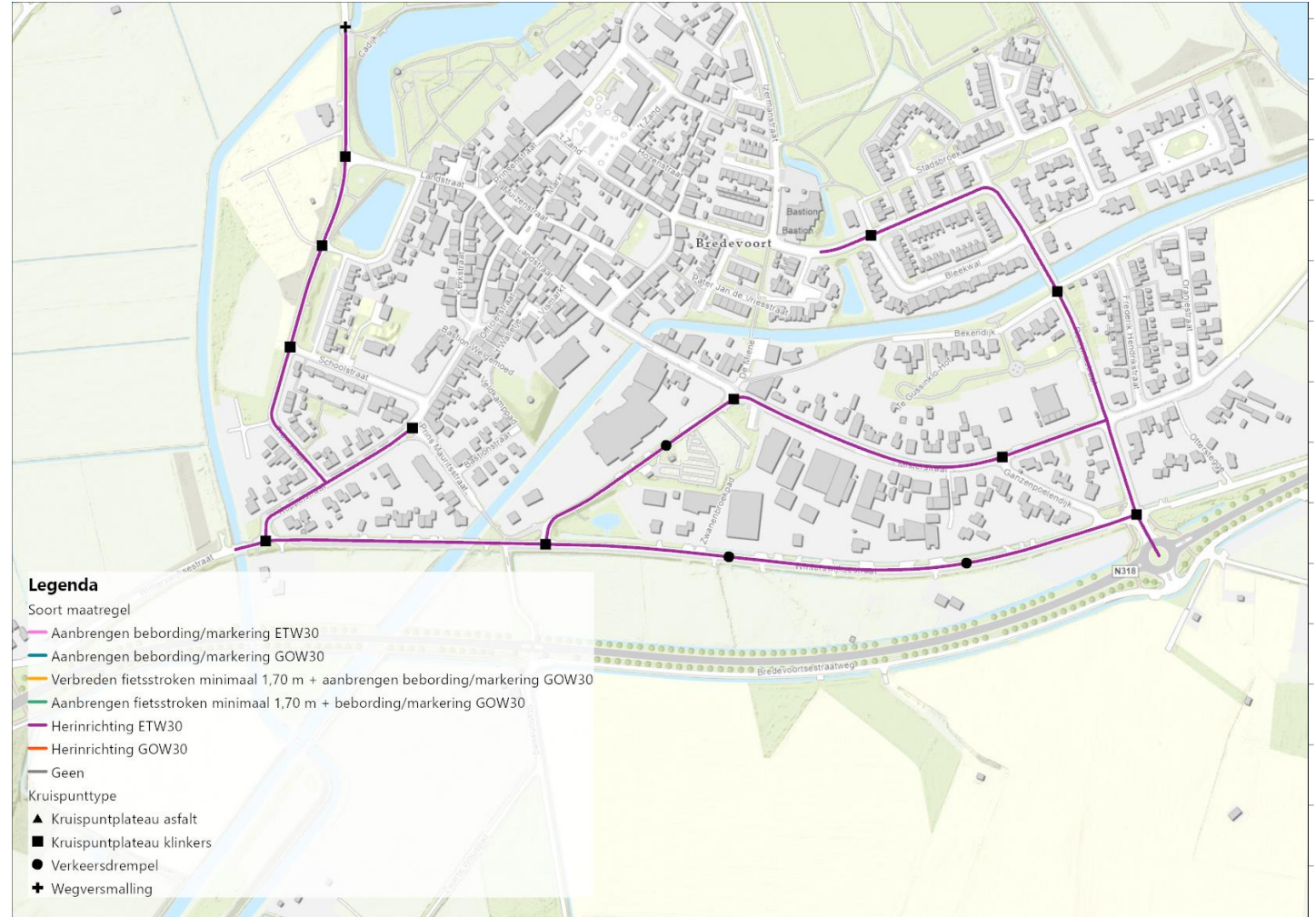
De Heelweg en de Allee worden op korte termijn al aangepakt.



Benodigde maatregelen Bredevoort

In Bredevoort is een grootschalige herinrichting nodig om overal tot een ETW30-inrichting in klinkerverharding te komen. Aanvullend op de klinkerverharding, zijn ook verschillende snelheidsremmende maatregelen nodig om de snelheid daadwerkelijk omlaag te kunnen brengen. Gezien de omvang van de aanpassingen is een goede participatie hier van belang.

De Winterswijksestraat is voor de combinatie fiets- en landbouwverkeer te smal. Om dit knelpunt op te lossen is een maatwerkoplossing nodig. Deze is niet meegenomen in de maatregelen binnen dit onderzoek.



Benodigde maatregelen Lintelo

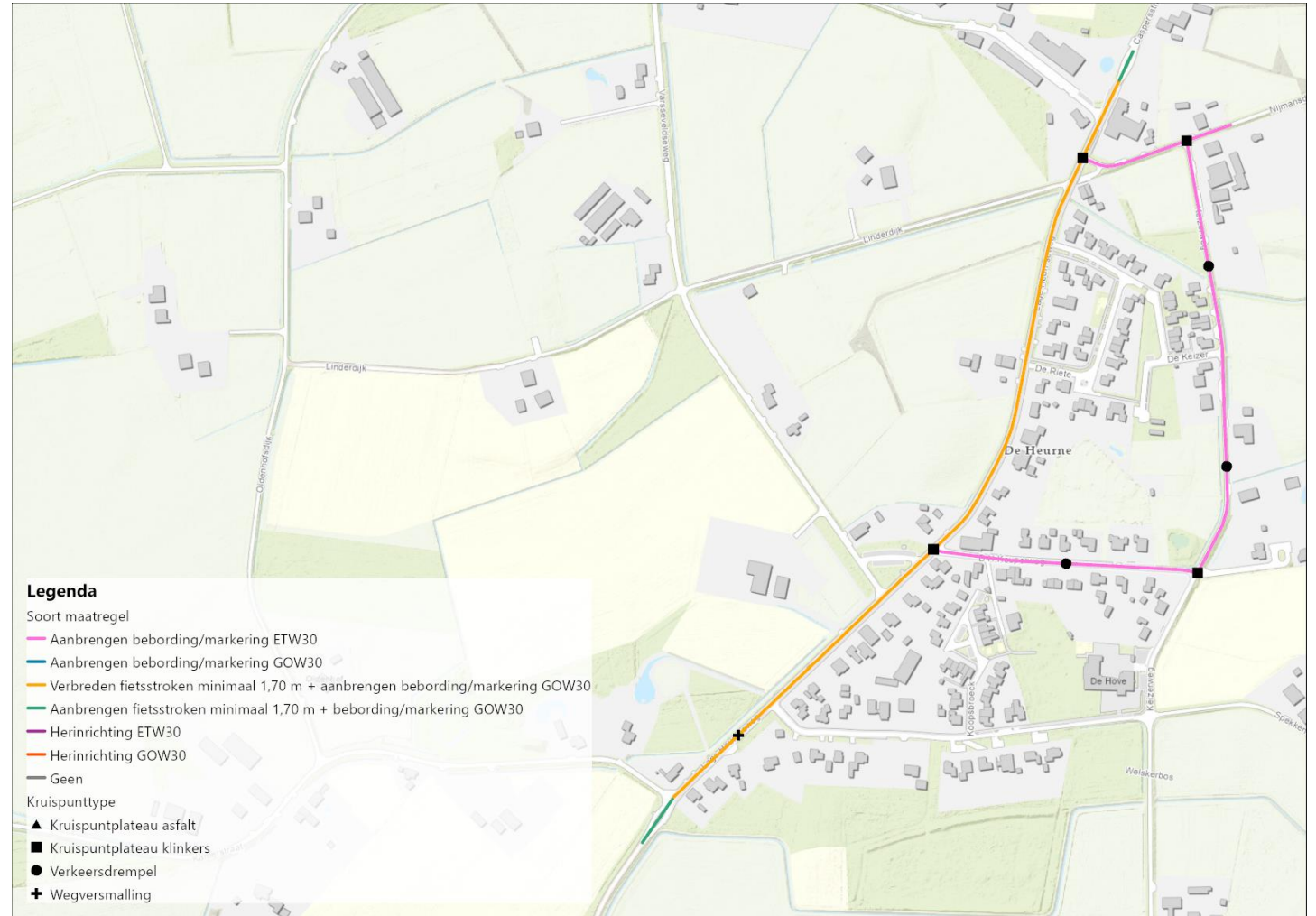
De aanpassingen in Lintelo zijn op zich beperkt. Met een aantal borden en markering kan de Gendringseweg worden afgewaardeerd naar een GOW30 regime. Wel is het aan te bevelen om de fietsstroken te verbreden tot 1,70 meter. Naast het aanbrengen van voorzieningen voor de fietsers, is het bij een GOW30 van belang dat ook voor voetgangers een voorziening aanwezig is. Het advies is om aan de noordzijde van de Gendringseweg een voetgangersvoorziening te realiseren, aangezien hier de meeste woningen gelokaliseerd zijn. Hier is echter geen rekening mee gehouden bij de kosteninschatting.



Benodigde maatregelen De Heurne

In De Heurne is in principe voldoende ruimte om de fietsstroken op de doorgaande route (Caspersstraat en Lage Heurnseweg) te verbreden naar de wensbreedte van 2 meter. Op een aantal kruispunten is een plateau wenselijk en aan de zuidzijde is een wegversmalling nodig om de snelheid omlaag te brengen. Op het kruispunt met De Riete wordt al een drempelplateau aangelegd, vandaar dat deze niet is opgenomen op de kaart.

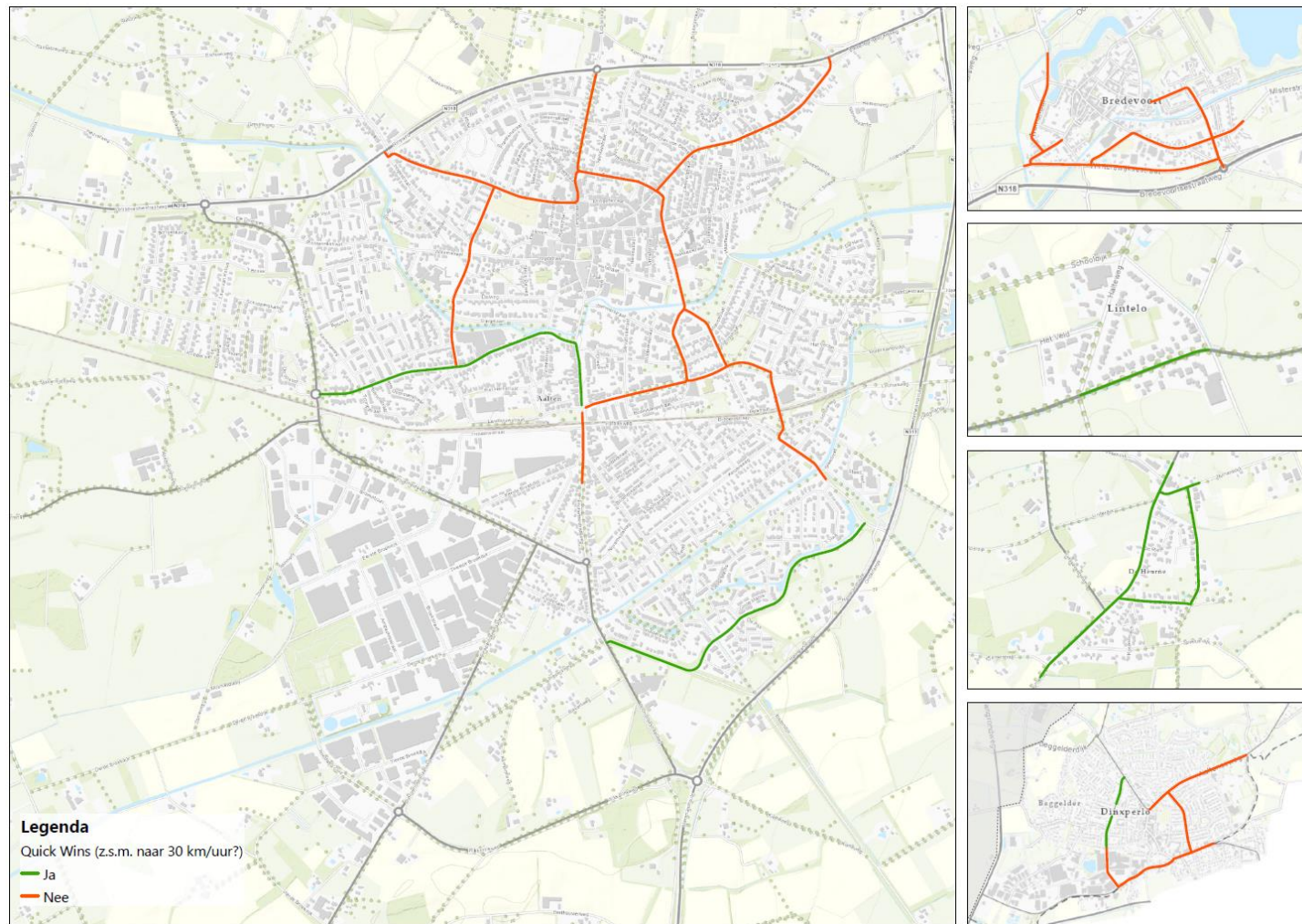
De overige (ETW) wegen kunnen met plateaus en drempels geloofwaardig worden ingericht. Op termijn kan er ook klinkerverharding worden toegepast op deze wegen. Eén en ander in samenspraak met bewoners en belanghebbenden.



Quick Wins – Versneld van 50 naar 30/inrichting GOW30

Op een aantal wegen kan de maximumsnelheid op korte termijn aangepast worden van 50 km/uur naar 30 km/uur. Ook is er een aantal wegen waar al 30 km/uur geldt, maar waar nog aanpassingen aan bebording en markering nodig is om er een volwaardige GOW30 van te maken conform het standaardprofiel. Dit noemen we Quick Wins.

- De recent heringerichte wegen in Aalten en Dinxperlo kunnen versneld worden heringericht naar GOW30.
 - Op een deel van de wegen geldt al maximaal 30 km/uur en voor een deel moet nog een verkeersbesluit genomen worden.
- Op de Singelweg kan ook gelijk worden overgegaan naar het nieuwe ETW30 regime.
- In De Heurne en Lintelo kunnen de wegen ook versneld, middels een verkeersbesluit, worden afgewaardeerd naar 30 km/uur.



Kosten – Quick wins

Kern	Quick Win (2023)
Aalten	€ 6.700
Bredevoort	€ 0
De Heurne	€ 5.000
Dinxperlo	€ 1.800
Lintelo	€ 1.300
Totaal	€ 14.800