Beeldvormende fase

OPENBAAR

Korte aantekeningen van de beeldvormende bijeenkomst I van 10 januari 2023.
Aanvang: 19.30 uur - Raadzaal

Aanwezig:	**Voorzitter**: De heer Polman
	Namens de fracties: de heren Logmans, Bauhuis, Smit, Ebbers, Hollema, Bulsink en Koskamp
	Griffie: mevrouw Smit

Beeldvormende bijeenkomst. **Doel: toelichting en inspraak.**	

Onderwerp 2: Voorstel tot instemmen met het afwaarderen van wegen binnen de bebouwde kom.	
De heer Baudet verkeersdeskundige van de gemeente Aalten geeft een toelichting m.b.t. het voorstel. De presentatie is bij dit verslag gevoegd.	
Vragen aan de heer Baudet.	
Vraag: We zien De Heurne en Lintelo voorbijkomen. Is er ook gekeken naar de andere kleine kernen?	Antwoord: Die zijn wel meegenomen maar op dit moment worden daar geen maatregelen voorzien om van 50 naar 30 te gaan. Een groot gedeelte is daar buiten de bebouwde kom. In IJzerlo is een stukje binnen de bebouwde kom en dit stukje is al 30.
Vraag: Wat is het belangrijkste argument om dit te doen?	Antwoord: Het is een optelsom van argumenten. Verkeersveiligheid, milieuaspect, bij inrichting minder verkeersruimte nodig. Deze kun je eventueel gebruiken voor vergroenen of verbeteren van de waterhuishouding.
Vraag: Een aantal borden plaatsen veranderd niet meteen het gedrag van mensen. Daar is meer voor nodig. Is dit meegenomen in de Quick Wins?	Antwoord: Het is beide. Er is wel gekeken of de huidige situatie geschikt is om alleen bebording neer te zetten. Voor een aantal straten wordt geacht dat die geschikt zijn. Voor sommige zou je nog aanvullende maatregelen genomen moet worden. Maar die zou je later kunnen treffen. Handhaving is altijd een noodzakelijk iets. Gedrag van mensen is soms heel lastig te beïnvloeden.
Vraag: Hoe ziet u de markeringen op de weg?	Antwoord: Markeren op de weg in principe niet op 30km wegen. Verkeerskundig is het niet verstandig om op 30 km wegen zebra's te projecteren. Dit wil niet zeggen dat je hier nooit van af kunt wijken, maar in principe niet.
Vraag: Er wordt gekeken naar verkeersdruk. Waarom is de fietsdruk geen factor om mee te nemen in de bepaling of het wel of niet 30 moet worden?	Antwoord: De fietsdruk speelt wel een rol. Als de fietsdruk echt hoog is, bv bij universiteitsterreinen, dan heb je hele grote fietsstromen. Die zul je hier niet hebben. De auto is het meest gevaarlijke object. Bij de inrichting heeft die ook de meeste ruimte nodig. Die ruimte wordt wel beperkt maar je zal deze toch ook altijd moeten delen met de fietser. Hier wordt

	uitgegaan van een fietsstrook van 1.70m. Dit moet voldoende zijn voor de fietsstromen zoals die hier in de gemeente zijn.
Vraag: Van de Arnholtseweg in Dinxperlo wordt gezegd dat deze niet gezien moet worden als geschikt voor fietsers. Zij kunnen beter via de Rietstapweg fietsen. Mensen die werken aan de Anholtseweg kunnen volgens het kaartje helemaal niet op hun werk komen. Waarom wordt dan zo'n advies gegeven?	Antwoord: De vraag wordt schriftelijk beantwoord.
Vraag: Aan één zijde ligt Duitsland. Daar ligt dan sowieso een probleem.	Antwoord: Dat ga ik niet ontkennen.
Vraag: In hoeverre is bekend of deze wegen echt onveilig zijn. Is dat te onderbouwen met cijfers?	Antwoord: Over het algemeen zijn er wel ongeval cijfers. Deze zijn hier niet zo hoog dat je om die reden, morgen alles geregeld moet hebben.
Vraag: 30 km wordt waarschijnlijk de nieuwe standaard binnen de bebouwde kom. Betekent dat ook dat onder plaatsnaamborden waar nu 50km staat, 30km komt te staan?	Antwoord: Dat kan, maar dat is afhankelijk van de functie van de weg waar het plaatsnaambord staat. Als de weg een 'stroomfunctie' heeft, dan blijft er gewoon 50 staan.
Vraag: Wij begrepen dat het bord onder de plaatsnaam altijd de snelheid geeft voor binnen de bebouwde kom in het algemeen en niet alleen voor die specifieke weg.	Antwoord: Nee, voor de specifieke weg.
Vraag: Waar zit het snijvlak tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg? Sommige wegen die ingetekend zijn waar je op gevoel eerder een gebiedsontsluitingsweg zou verwachten op basis van de intensiteit. Intensiteit hoeft niet persé iets te zeggen hoe de weg doorgaans door de gebruikers wordt gebruikt.	Antwoord: Over het algemeen is het intensiteit. Maar er blijft altijd een grijs gebied. Je probeert een indeling te maken waarbij je een netwerk krijgt waardoor het logisch wordt, ook voor de verkeersdeelnemer. Het is een voorstel voor categorisering maar je moet ook vooral naar de praktijk kijken.
Inspeker mevrouw Beking. De bijdrage 1 is bij dit verslag gevoegd.	
Vragen aan mevrouw Beking	
Vraag: Enkele jaren geleden is deze straat heringericht m.b.t. snelheidsremmende maatregelen. Toen zijn er palen aangebracht. Heeft dit effect gehad?	Antwoord: Bij de Ludgerstraat is ook een drempel aangebracht. Er is niets ergers voor aanwonenden dan een drempel. Afremmen, stoppen, opstarten gaat gepaard met heel veel geronk en geweld. Aan die paaltjes hebben de hardrijders gewoon lak. Het is nog niet werkzaam. Daarbij missen we ook het bordje aan de Haartseweg wanneer je de Europaweg opkomt. Daar is niet duidelijk dat het 30km is.
Vraag: Binnenkort komt er een snelheidsdisplay. Is dat een eerste goede stap?	Antwoord: Het is een goede opbouw om te kijken welk effect dat heeft. Als dit voor langere termijn werkt is dit heel mooi. Als dit niet voldoende is zou een flitspaal voor een periode ook nog een mogelijkheid zijn en dat bordje.
Inspreker de heer B. Ter Maat – bewoner Oosterkerkstraat Ik heb het afgelopen jaar al verschillende keren contact gehad met een medewerker van de gemeente. Als je in de Oosterkerkstraat een middag gaat zitten met een stoeltje zie je wat daar aan de hand is. Ik hoop dat de gemeente de onderzoeken serieus neemt. Juich het toe dat er van 50 km naar 30 km wordt gegaan. Ik hoop dat er naast de algemene presentatie ook gekeken wordt naar een	

stukje maatwerk. In de presentatie wordt een beetje de veilige kant gekozen. Dit is landelijk, zo is het advies, zo doen ze het overal. Maar als je echt kijkt naar iedere hoek van de straat – dan bekijk de Oosterkerkstraat maar eens goed. Die straat is net 5 meter breed. Vrachtwagens die elkaar passeren moeten de stoep op. Fietsers moeten dan de stoep op, voetgangers moeten opzij stappen anders worden ze geraakt door spiegels van busjes. Daar moet echt wat aan gebeuren. Hier is actie heel snel nodig.	
Vragen aan de heer Ter Maat	
Vraag: 5 meter breed, passerende vrachtwagens geeft problemen. Wilt u hem juist breder hebben of moet zo min mogelijk ruimte geven worden om de snelheid eruit te halen?	Antwoord: Je moet ze minder ruimte geven en dwingen om de snelheid eruit te halen. Nu lijkt het alsof het kan en moet je toch op het laatst uitwijken.
Vraag: Is dat vrachtverkeer op weg naar de winkels? Welk vrachtverkeer komt er überhaupt over de Oosterkerkstraat met wat voor reden?	Antwoord: Dat houd ik niet bij. Ik ben zelf werkzaam in het vrachtverkeer, dus ik heb helemaal niets tegen vrachtverkeer. Ik weet dat het absoluut noodzakelijk is dat dat doorgang moet vinden maar is de routering in Aalten wel juist als deze naar de Albert Heijn moet via de Oosterkerkstraat. Ik kan niet inschatten waar die auto's naar toe moeten en waar ze vandaan komen.
Vraag: Dit lijkt mij toch geen doorgaand verkeer.	Antwoord: Hier gaat juist heel veel doorgaand verkeer over. Ze komen vanaf de Bredevoortsestraatweg en gaan via de Oosterkerkstraat en de Lichtenvoordsestraatweg Aalten weer uit gaat. Terwijl het logisch is om via de Bredevoortsestraatweg, die veel breder is, terug te gaan naar de Ringweg en daar Aalten te verlaten.
Vraag: Om naar Aalten te gaan is die rondweg, de Oosterkerkstraat, best wel en route die heel veel gebruikt wordt. We kunnen wel beamen dat dit een drukke weg is. Deze is natuurlijk wel zo ingericht, dat je vanaf de Ludgerstraat via De Pol, Aalten-Noord bereikt. Er is meer nodig dan alleen een verkeersbord. Wat zou u daar als buurt graag zien?	Antwoord: De totale routering; deze is ooit onjuist gedaan. Door een aantal wegen af te waarderen, ontsluit je daar het verkeer en wordt de intensiteit aan deze weg groter terwijl deze weg eigenlijk niet geschikt is om dat te doen. Als je deze weg afwaardeert creëer je een probleem in andere situaties. Zoveel mogelijk omrijden om dat stuk te ontsluiten. Daar rijdt onnodig verkeer, dat daar niets te zoeken heeft. Daar hebben wij een prachtige Ringweg voor.
Vraag: Is uw indruk dat als auto's geparkeerd staan aan één kant dat de snelheid eruit gehaald wordt?	Antwoord: Deze indruk kan ik wel bevestigen. Als daar een auto staat geparkeerd dan remt dat de snelheid af.
Vraag: Als het een 30km -zone gaat worden, denkt u dan dat er ook aanvullende maatregelen nodig zijn?	Antwoord: Bv. de voorrangssituatie in de Damstraat en Spinkatstraat wijzigen. Verkeer van rechts voorrang geven. Zo dwing je een auto om langzamer te rijden. Een paar 'haaientanden' weghalen is niet zo moeilijk.
Inspreker de heer G. Migchelbrink- bewoner Oosterkerkstraat Zegt blij te zijn dat dit voorstel hier ligt. Het vrachtverkeer en ook vooral het lesverkeer wil ik noemen. We hebben veel last van het bedrijf Speelziek die met zijn tractor dag in dag uit de Oosterkerstraat op en naar beneden rijdt. Als de	

gemeente iets wil doen dan zou de gemeente zulke grote tractoren en les vrachtwagens moeten weren. Daar kun je wel een stap in zetten. Tankwagens die bij garage Wikkerink en Renault-garage zijn geweest rijden weer het dorp in. Als je gevaar wilt creëren dan moet je tankwagens het dorp injagen. Het voorstel zou zijn, maak desnoods een verbod voor vrachtwagens en alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Maar laat overige vrachtwagens gewoon de normale grote weg rijden. Het is echt gevaarlijk. Je kunt het gedrag van mensen niet veranderen maar dat er wat moet gebeuren daar ben ik groot voorstander van. Vraag: Als dit voorstel zou worden aangenomen, wat gaat er dan gebeuren. Is er dan een uitvoeringsprogramma? Ik zag in de stukken dat het dan meegenomen wordt in het groot onderhoud. Vorig jaar is in de Oosterkerkstraat een 'kous' in de riolering getrokken. Dus voor de eerste 30 jaar is dit klaar. Aan de straat hoeft de eerste 10 jaar niets te gebeuren. Dus ik ben bang dat er de eerste periode weinig zal gebeuren bij ons in de straat. Als het via het MOP, groot onderhoud gaat, dan zijn we nog lang niet aan de beurt. Inspreker roept fracties op om mee te denken over een oplossing.	
De voorzitter zegt dat er schriftelijke vragen zijn gesteld van eenzelfde strekking. De beantwoording moet nog plaatsvinden. Deze komen dan ook digitaal beschikbaar bij de stukken.	
Vragen aan de heer Migchelbrink	
Vraag: Heel specifiek wordt vrachtverkeer benoemd. Stel dat er een verbod wordt ingesteld voor vrachtwagens, zijn we dan al een heel eind?	Antwoord: Dat denk ik wel. Er zijn er die komen elke dag. Leswagens komen elke dag. Ga op het industrieterrein oefenen en niet op één van de smalste straten van de binnenring. Misschien dat de gemeente in overleg kan treden met die rijschoolhouders.
Vraag: Er wordt gesproken over vrachtverkeer en over gedrag van mensen. Is het dan niet meer een oplossing die gezocht moet worden in handhaving dan in andere maatregelen? Of is handhaving daar niet toereikend in?	Antwoord: Het zou prima zijn om te handhaven maar je kunt er niet de hele dag daar gaan staan met een paar mensen. Dan moet je er een flitspaal neerzetten.
Inspreker mevrouw W. Hoftijzer - bewoner Oosterkerkstraat De bijdrage 2 is bij dit verslag gevoegd.	
Er zijn geen vragen aan mevrouw Hoftijzer.	
• Van buurtbewoners van de Bredevoortsestraatweg is een brief ontvangen over de verkeersituatie in de Bredevoortsestraatweg. • Er is en reactie binnen gekomen van de Vereniging Bredevoorts Belang inzake het voorstel 50 km naar 30 kilometer. • Reactie van bewoners Het Verzet en Bevrijding over toenemen drukte op Europaweg. Deze brieven zijn bij de stukken van het voorstel	

gevoegd.	
<u>De voorzitter</u> concludeert dat er een toezegging is gedaan: ***Schriftelijke beantwoording vraag over het niet geschikt zijn van de Anholtseweg in Dinxperlo voor fietsers.** **<u>De voorzitter</u> concludeert dat dit voorstel naar de oordeelsvormende vergadering van 17 januari 2023 kan.**	

Aldus vastgesteld door de gemeenteraad van Aalten in de openbare raadsvergadering van 31 januari 2023.

M.A.J.B. Fiering
Raadsgriffier

mr. A.B. Stapelkamp
voorzitter








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.

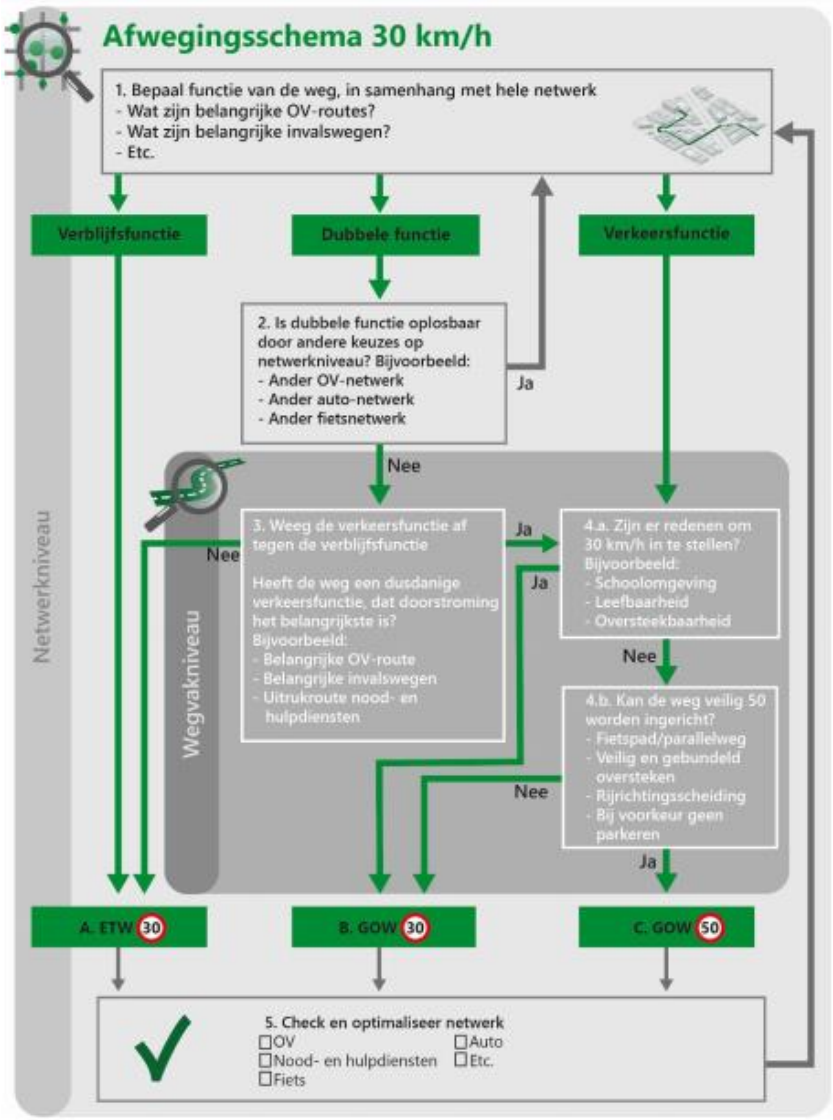


Kaders & voorwaarden

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.
    - Fietsers rijden op fietspaden of gaan via een andere route.
- Alle andere gebiedsontsluitingswegen worden GOW30.

- Gehanteerde afkortingen:
    - ETW: Erftoegangsweg
    - GOW: Gebiedsontsluitingsweg



Effect afwaardering (verkeerskundig)

Verkeersveiligheid

- Het risico op een ernstige afloop bij een aanrijding tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals ouderen) neemt af;
- De remweg wordt korter, waardoor ongevallen voorkomen kunnen worden en de kans op een ongeval kleiner wordt;
- 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);
- 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.

Routekeuze

- In zijn algemeenheid: Een limietverlaging naar 30 km/uur kan zorgen voor een verminderde doorstroming op drukke wegen en toename van sluipverkeer;
- Wegen die (iets) drukker worden:
    - Parallelle routes van nieuwe GOW30 wegen:
    - Wegen waar 50 km/uur de norm blijft en wegen in de buurt wel naar 30 km/uur gaan:
- 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 mogelijk beperkt afneemt.

Effect afwaardering (overige weggebruikers)

Openbaar vervoer

- Extra reistijd;
- Op de rijbaan halteren (beperkt de halteringstijd t.o.v. haltekom).

Nood- en hulpdiensten

- Er zijn nog geen richtlijnen zijn voor het inrichten van GOW30 wegen;
- In zijn algemeenheid is de eerste reactie van de politie niet per definitie positief (dit hangt af van de inrichting van de straten en dan met name de te treffen verkeersremmende maatregelen);
- De Terborgseweg is een belangrijke ontsluiting voor kazerne in Dinxperlo. Daarom wordt het huidige regime van 50 km/uur gehandhaafd;
- De brandweer geeft aan nog bezig te zijn met het bepalen van een standpunt;
- Van 50 naar 30 beïnvloedt de uitruk- en opkomsttijd;
- Op basis van de reacties is een aandachtspunt om snelheidsremmende maatregelen te realiseren die zo min mogelijk vertraging opleveren (geen “hobbels en bobbels”).

Landbouwverkeer

- Het combineren van het landbouwverkeer en fietsers op erftoegangswegen (ETW) vraagt om maatoplossingen.

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

Inrichtingsprofielen ETW 30 km/uur

Snelheidsremmende maatregelen





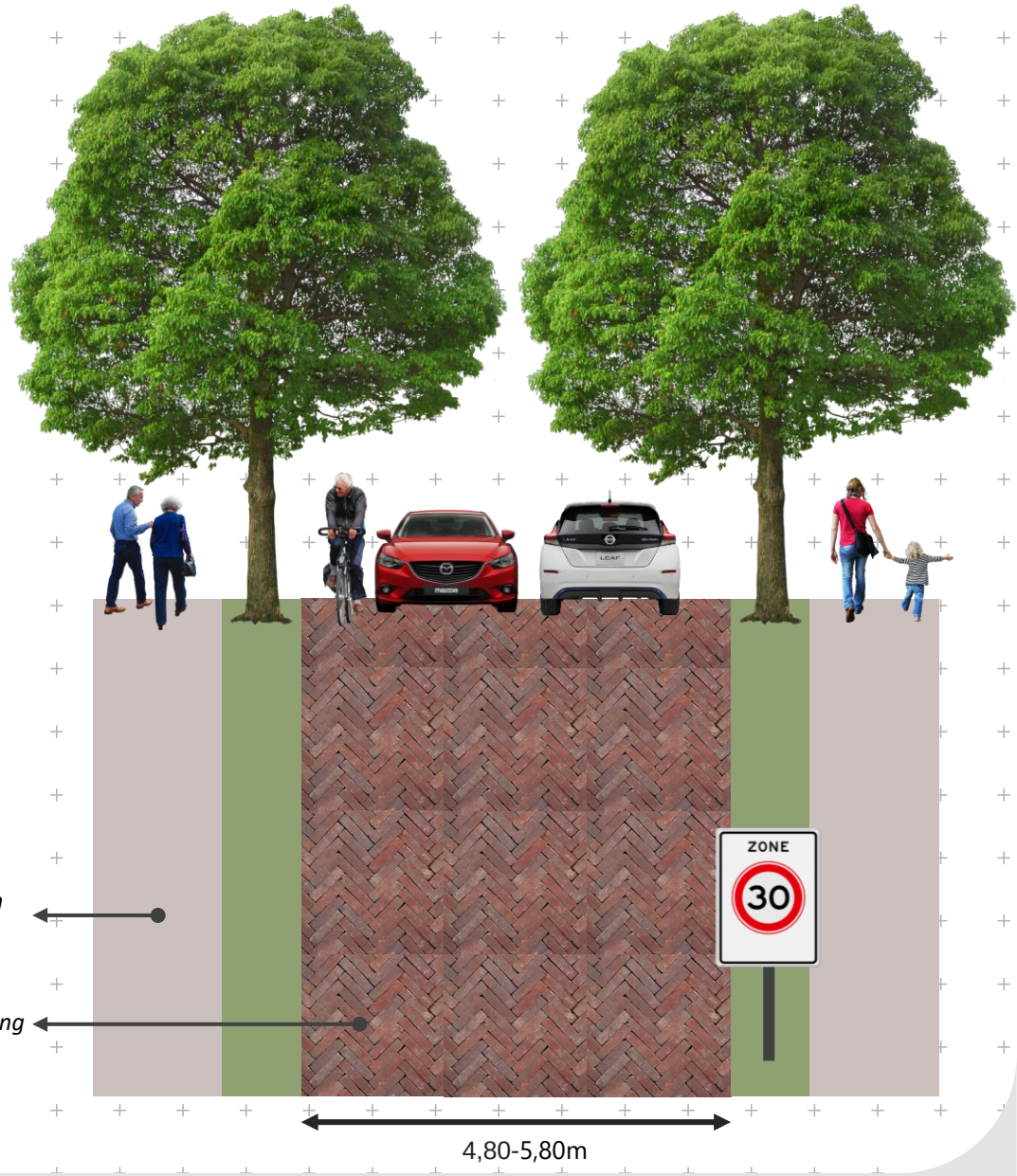
Bij OV-route rekening houden met:
- Busvriendelijke snelheidsremmende maatregelen;
- Toepassen beperkte hoogte verkeersplateaus en -drempels.

Parkeren









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

Klinkerverharding

Inrichtingsprofielen 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







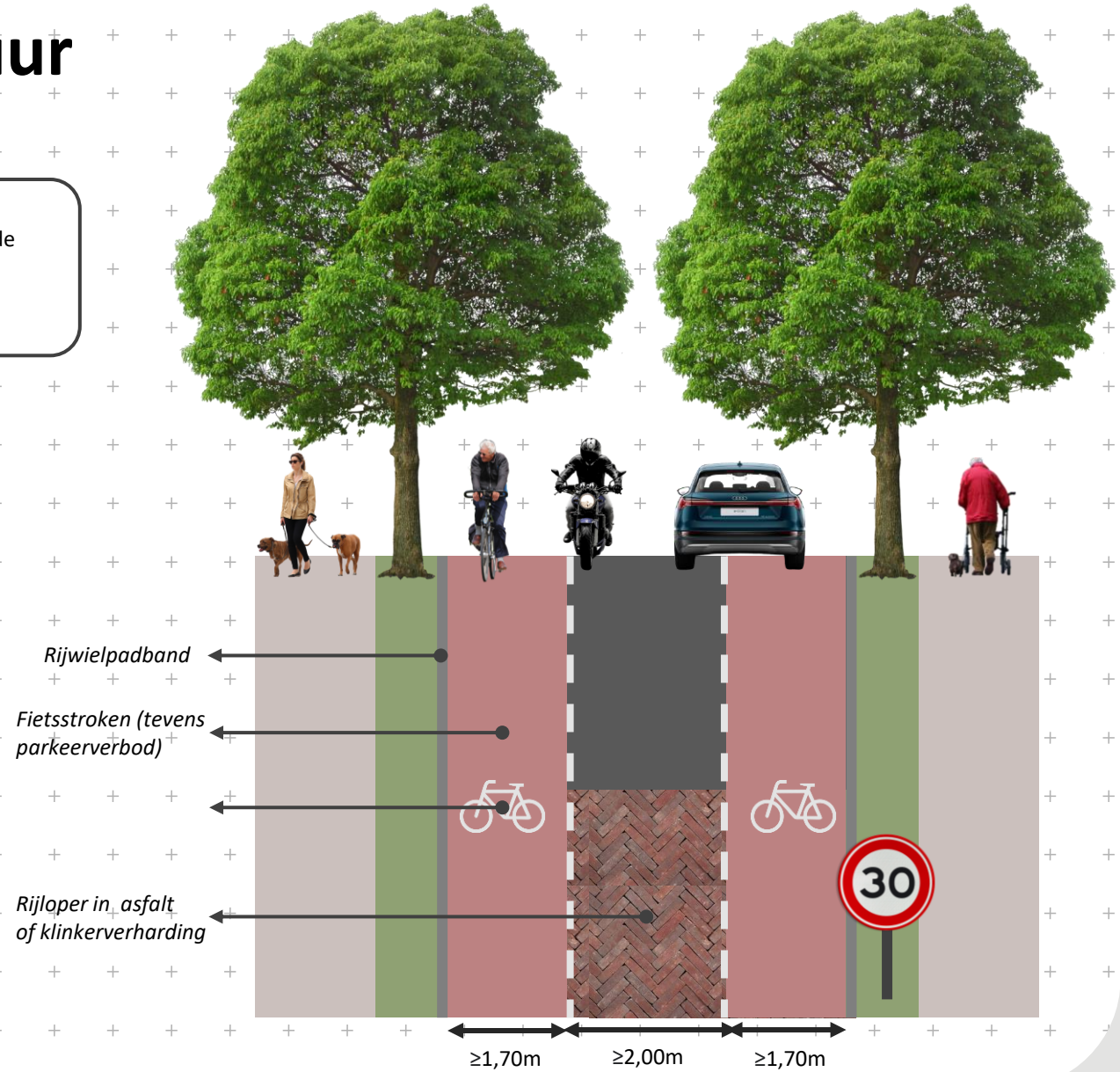
Parkeren



Bushaltes







GOW 50 km/uur

Overgang 80/60 naar 50 km/uur





Voorrangsregeling kruispunten

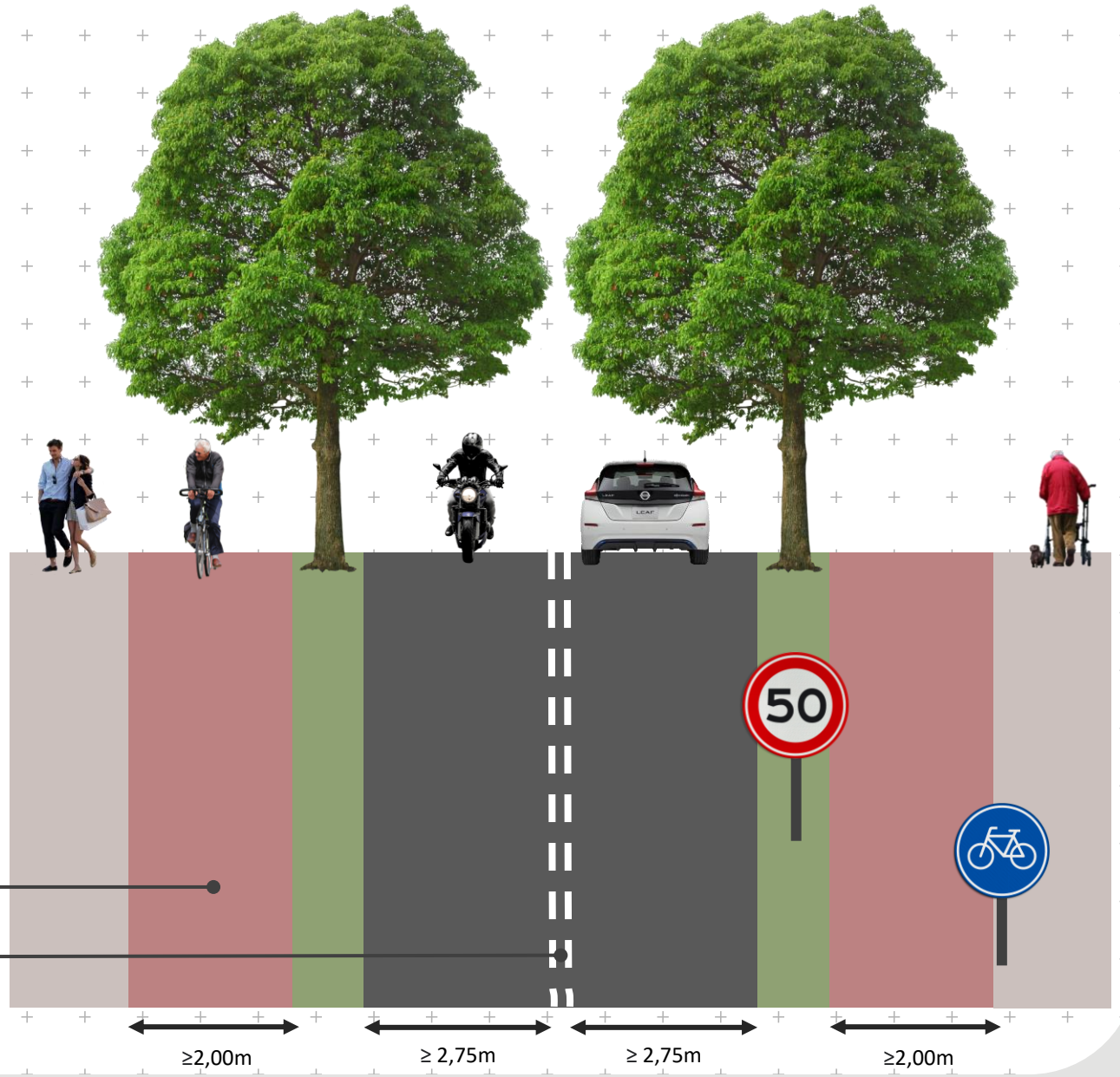






Parkeren (bij voorkeur niet)



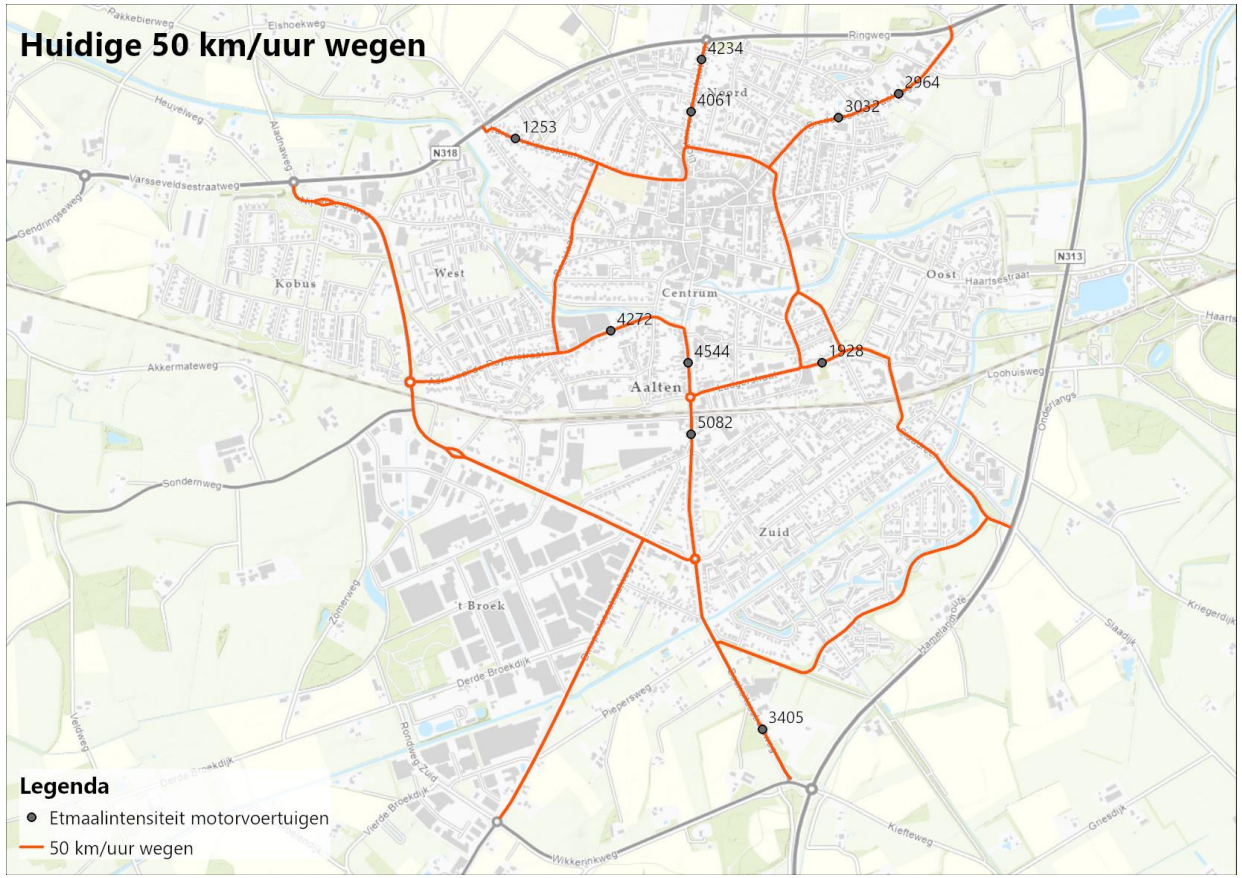


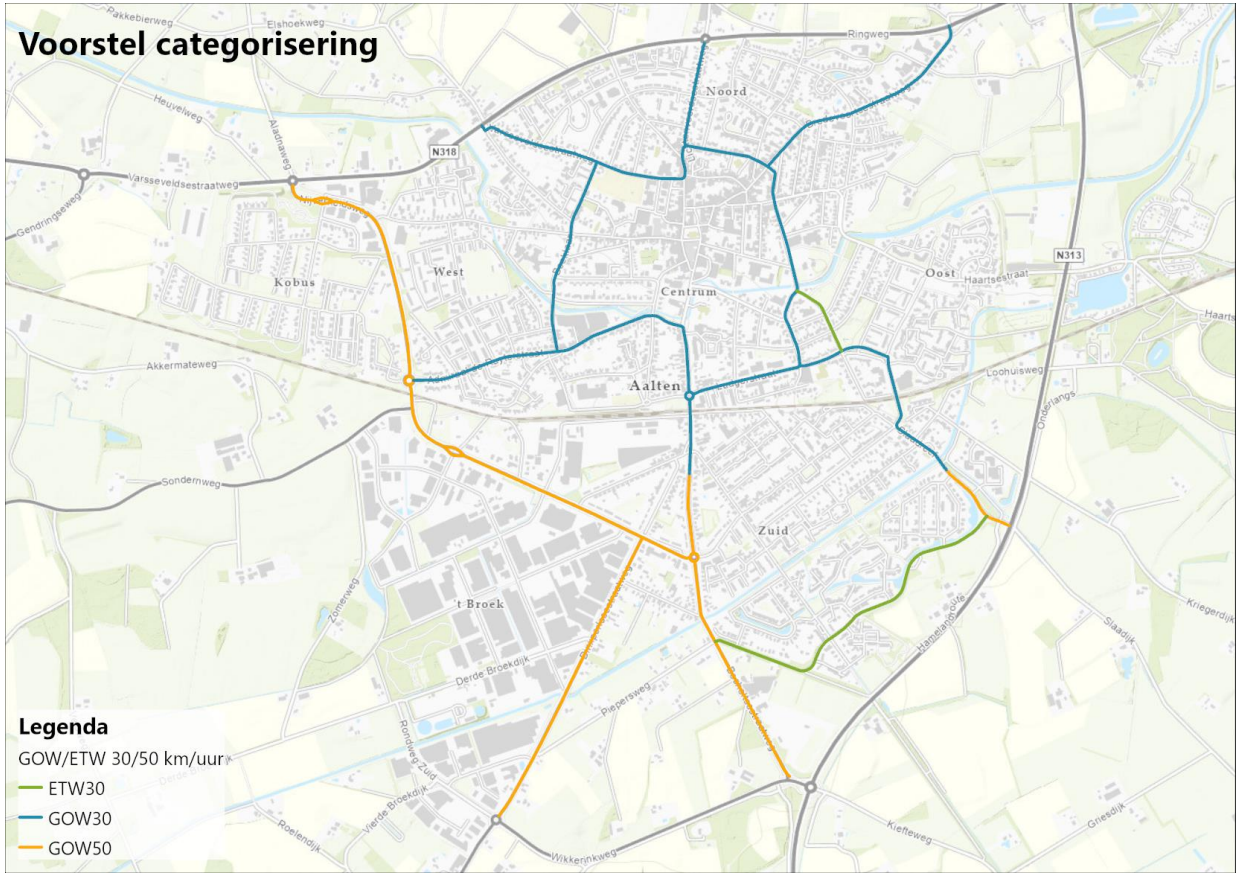
Aanpak/inhoud

Voor elke kern wordt het volgende inzichtelijk gemaakt:

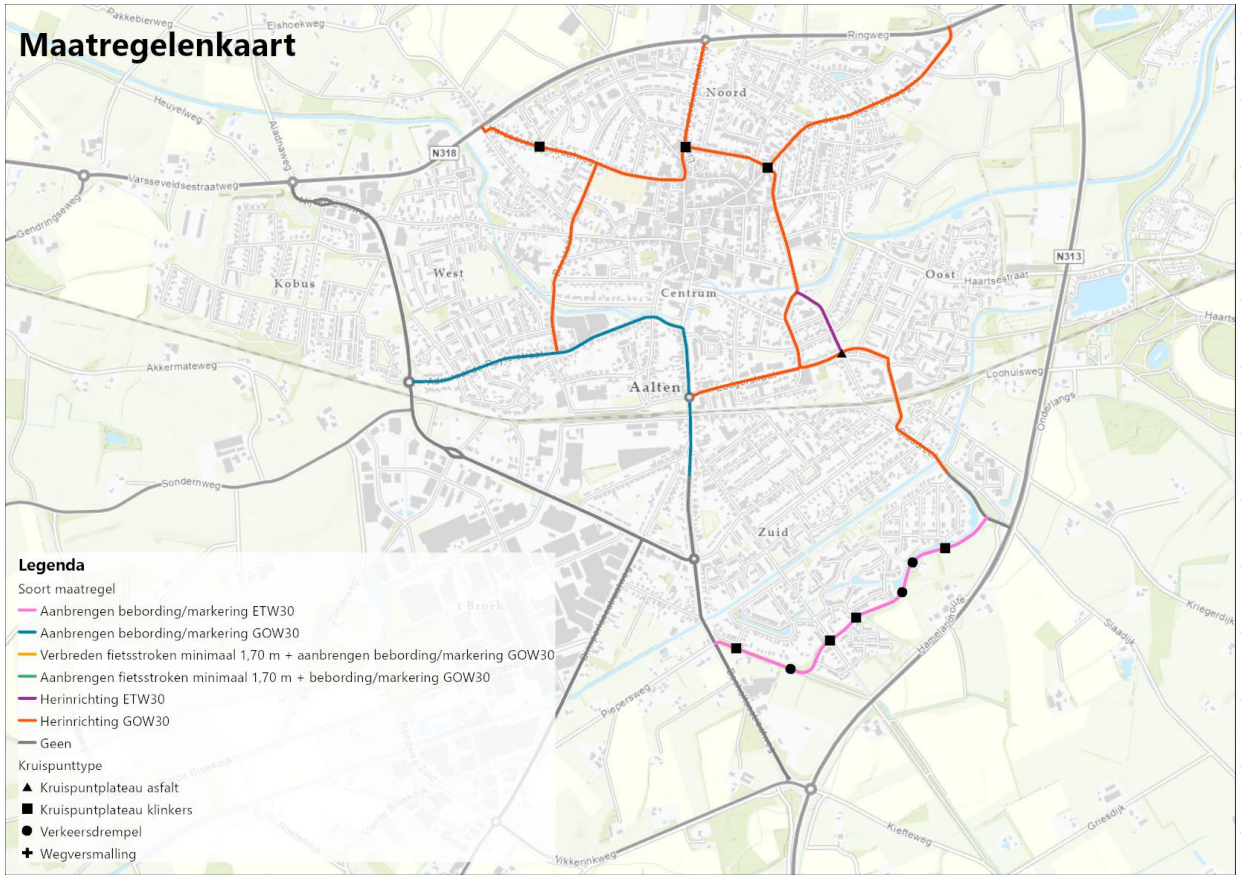
- Huidige wegenstructuur 50 km/u regime;
- Voorstel snelheidsregime per wegvak (categorisering);
- Benodigde maatregelen per wegvak en kruispunt;
- Quick wins – versneld van 50 naar 30.

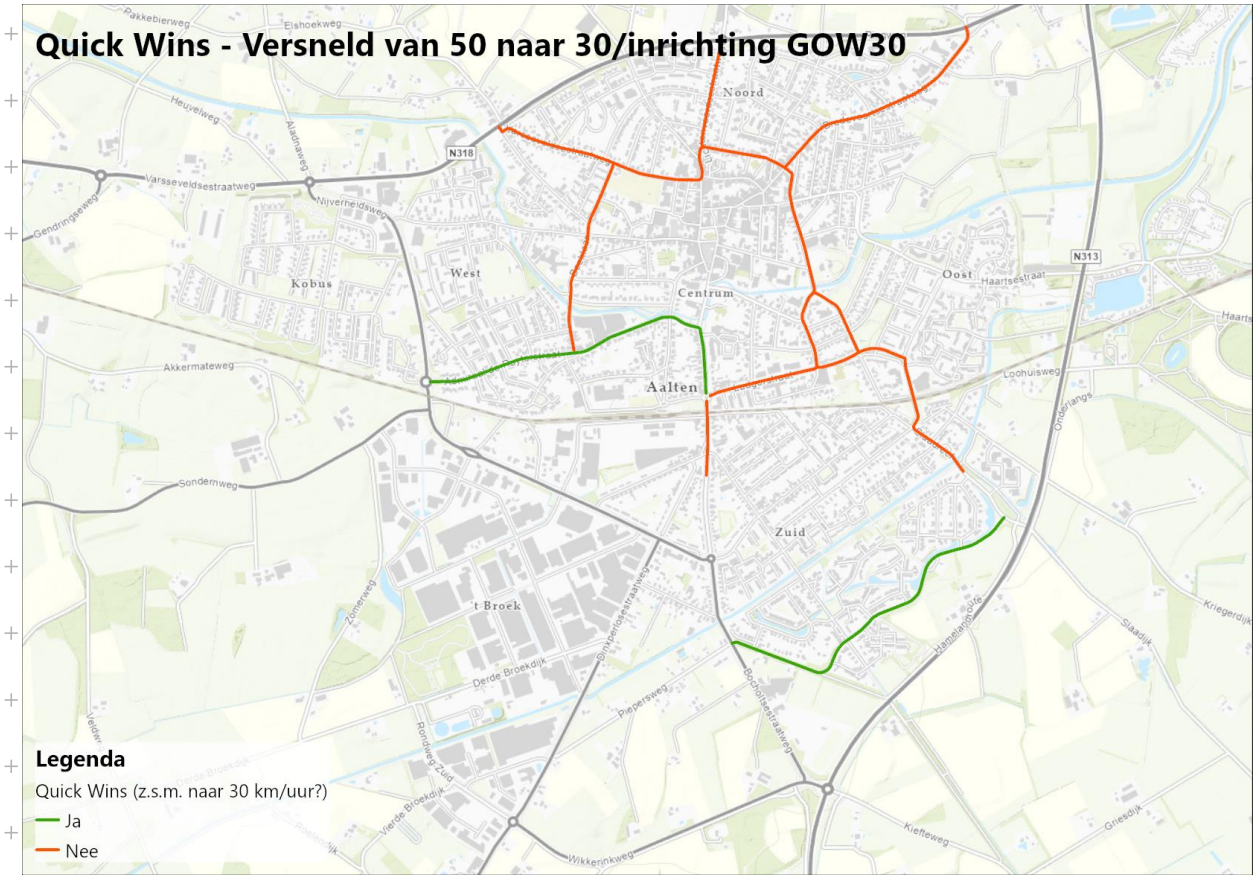
Aalten


Huidige 50 km/uur wegen
4234
4061
2964
3032
1253
4272
4544
1928
5082
3405
Aalten
Noord
West
Oost
Centrum
Kobus
Zuid
t Broek
Legenda
Etmaalintensiteit motorvoertuigen
50 km/uur wegen


Voorstel categorisering
Aalten
Noord
West
Oost
Centrum
Kobus
Zuid
t Broek
Legenda
GOW/ETW 30/50 km/uur
ETW30
GOW30
GOW50

Aalten


Maatregelenkaart
Noord
West
Centrum
Oost
Zuid
Kobus
Aalten
N318
N313
Legenda
Soort maatregel
Aanbrengen bebording/markering ETW30
Aanbrengen bebording/markering GOW30
Verbreden fietsstroken minimaal 1,70 m + aanbrengen bebording/markering GOW30
Aanbrengen fietsstroken minimaal 1,70 m + bebording/markering GOW30
Herinrichting ETW30
Herinrichting GOW30
Geen
Kruispunttype
Kruispuntplateau asfalt
Kruispuntplateau klinkers
Verkeersdrempel
Wegversmalling

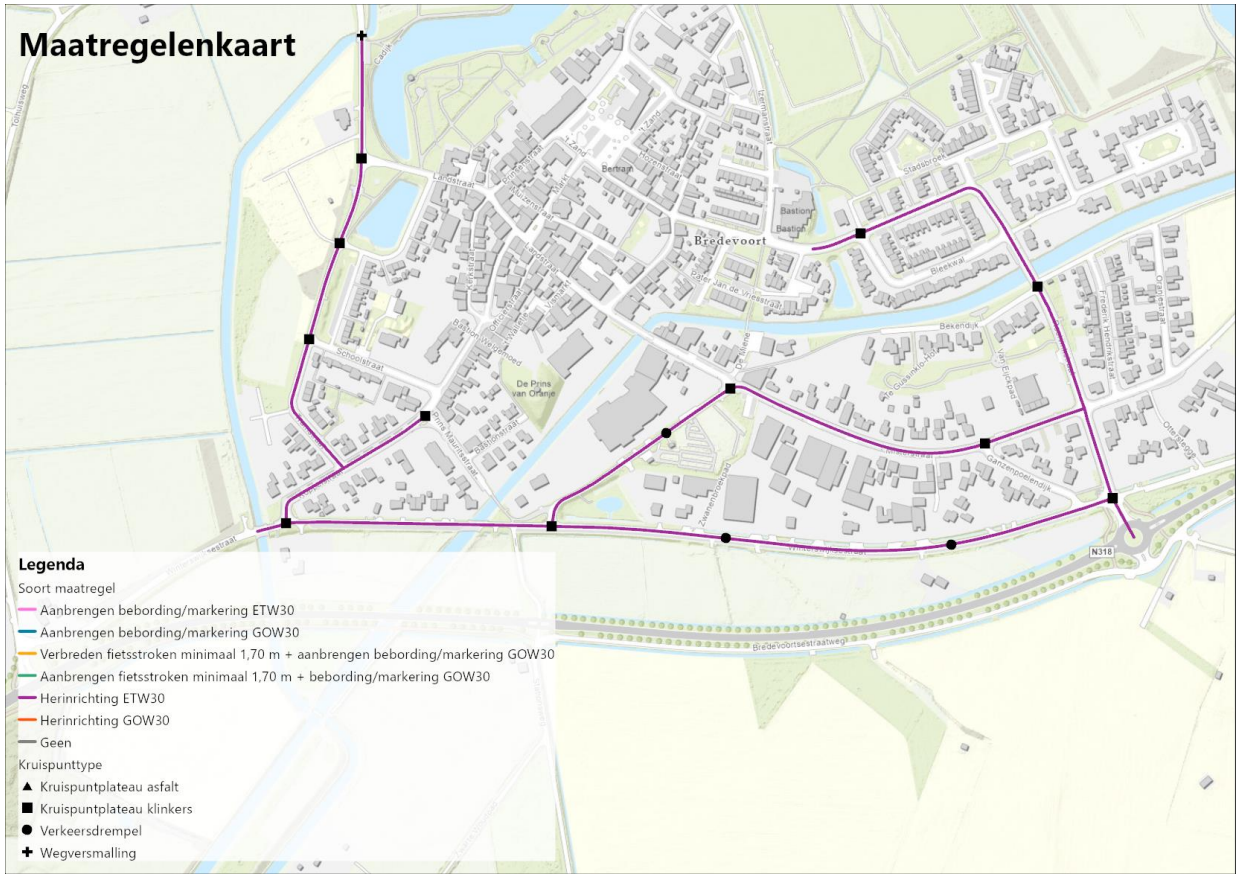

Quick Wins - Versneld van 50 naar 30/inrichting GOW30
Noord
West
Centrum
Oost
Zuid
Kobus
Aalten
N318
N313
Legenda
Quick Wins (z.s.m. naar 30 km/uur?)
Ja
Nee

Bredevoort


Huidige 50 km/uur wegen
Bredevoort
Legenda
Etmaalintensiteit motorvoertuigen
50 km/uur wegen

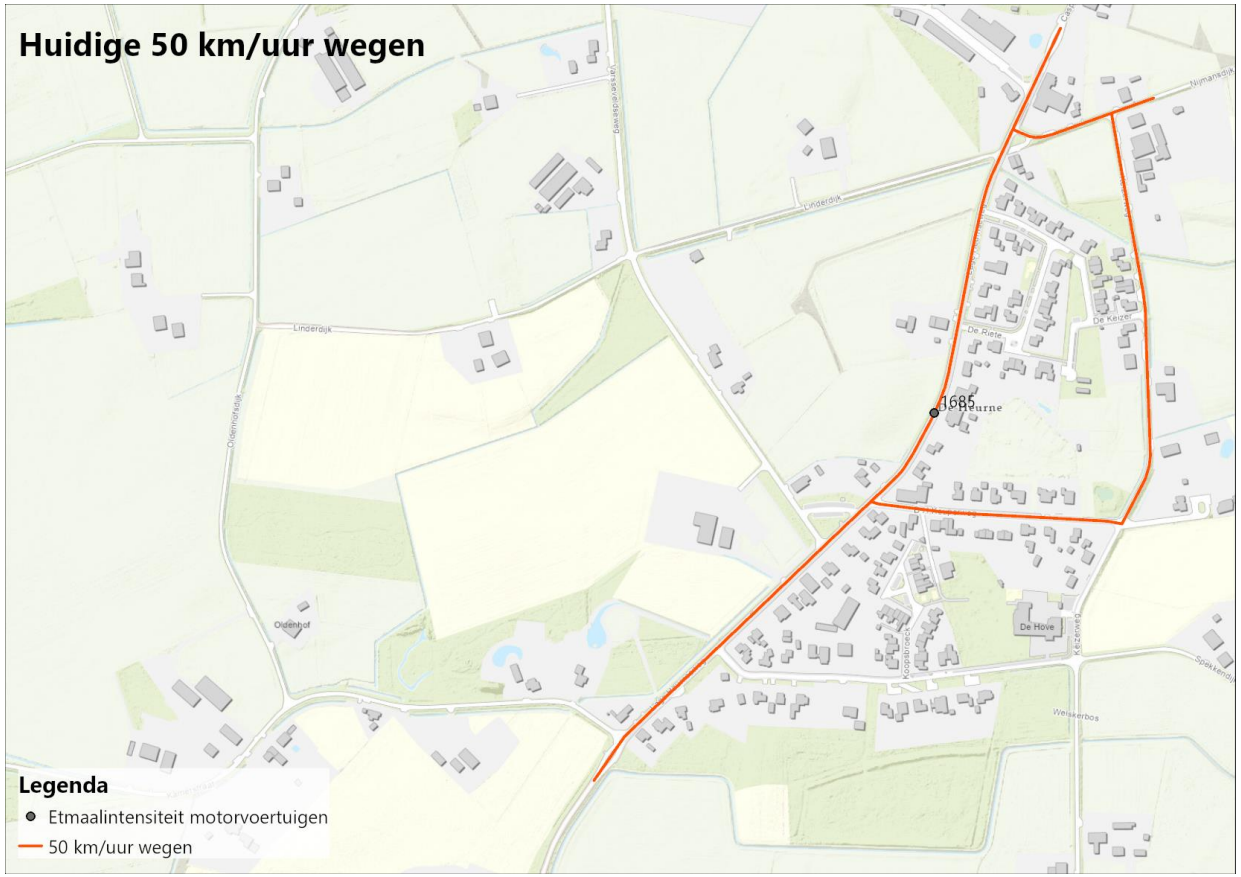

Voorstel categorisering
Bredevoort
Legenda
GOW/ETW 30/50 km/uur
ETW30
GOW30
GOW50

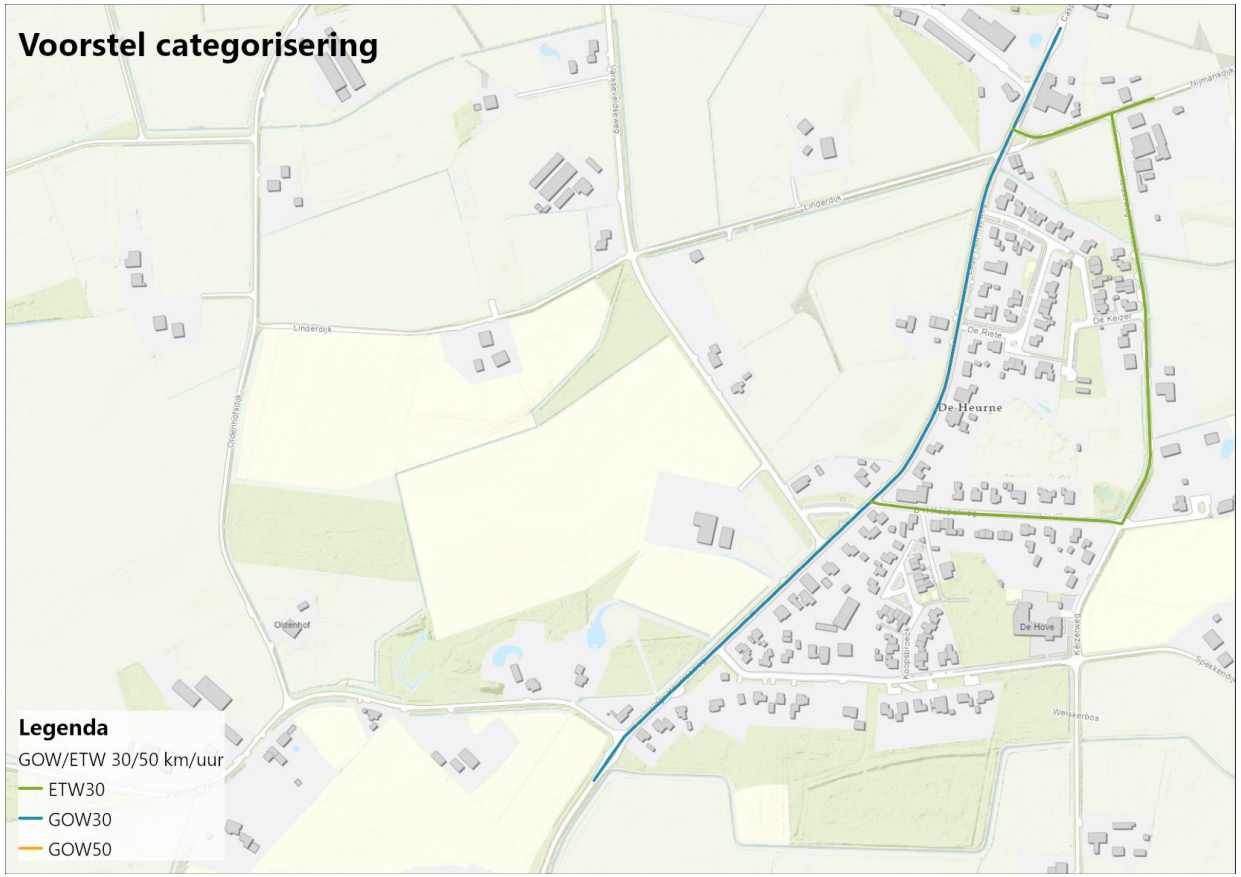
Bredevoort


Maatregelenkaart
Legenda
Soort maatregel
Aanbrengen bebording/markering ETW30
Aanbrengen bebording/markering GOW30
Verbreden fietsstroken minimaal 1,70 m + aanbrengen bebording/markering GOW30
Aanbrengen fietsstroken minimaal 1,70 m + bebording/markering GOW30
Herinrichting ETW30
Herinrichting GOW30
Geen
Kruispunttype
Kruispuntplateau asfalt
Kruispuntplateau klinkers
Verkeersdrempel
Wegversmalling
Bredevoort
N318

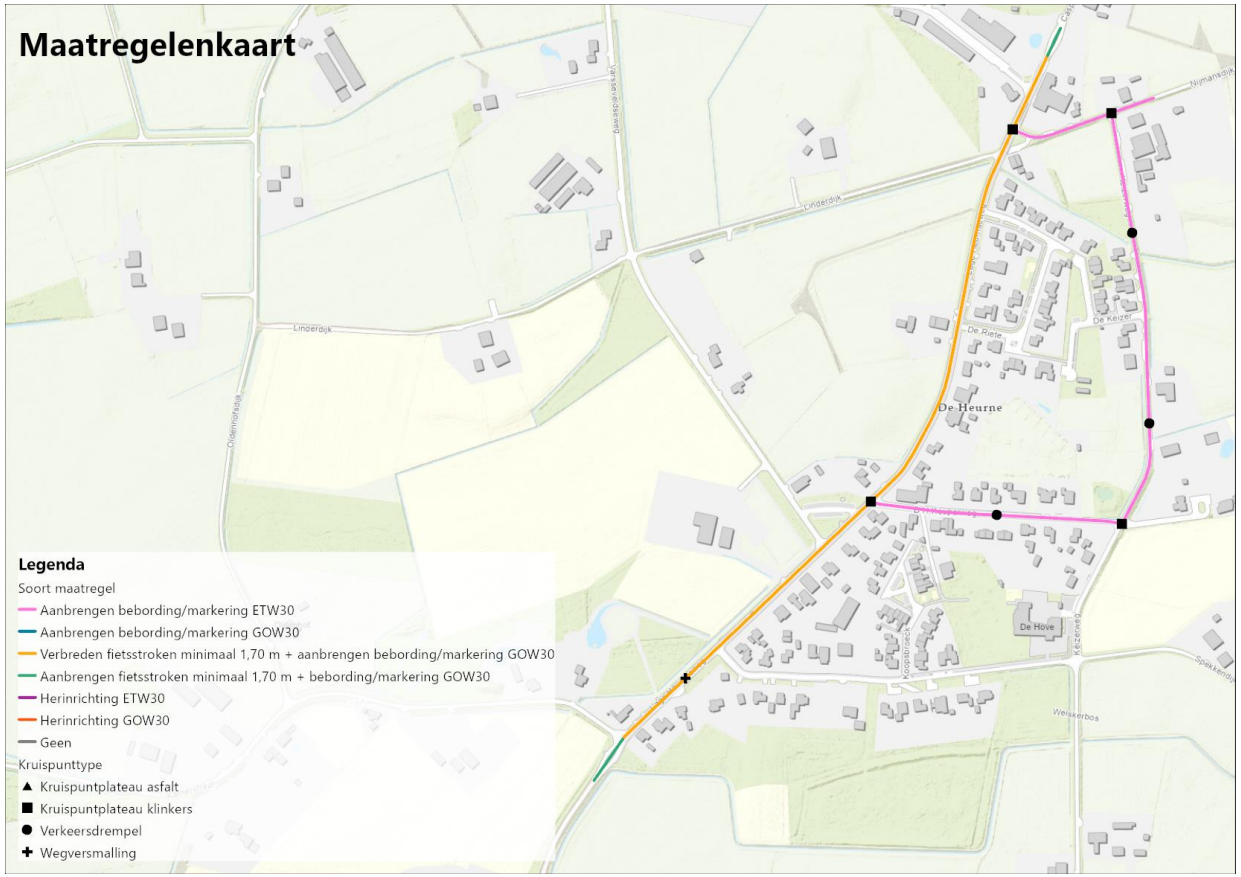

Quick Wins - Versneld van 50 naar 30/inrichting GOW30
Legenda
Quick Wins (z.s.m. naar 30 km/uur?)
Ja
Nee
Bredevoort
N318

De Heurne


Huidige 50 km/uur wegen
1685
De Heurne
Linderdijk
Oldenhof
De Riete
De Keizer
De Hove
Weiskerbos
Legenda
Etmaalintensiteit motorvoertuigen
50 km/uur wegen


Voorstel categorisering
De Heurne
Linderdijk
Oldenhof
De Riete
De Keizer
De Hove
Weiskerbos
Legenda
GOW/ETW 30/50 km/uur
ETW30
GOW30
GOW50

De Heurne


Maatregelenkaart
De Heurne
Linderdijk
De Riete
De Keizer
De Hove
Weiskerbos
Legenda
Soort maatregel
Aanbrengen bebording/markering ETW30
Aanbrengen bebording/markering GOW30
Verbreden fietsstroken minimaal 1,70 m + aanbrengen bebording/markering GOW30
Aanbrengen fietsstroken minimaal 1,70 m + bebording/markering GOW30
Herinrichting ETW30
Herinrichting GOW30
Geen
Kruispunttype
Kruispuntplateau asfalt
Kruispuntplateau klinkers
Verkeersdrempel
Wegversmalling


Quick Wins - Versneld van 50 naar 30/inrichting GOW30
Linderdijk
De Heurne
De Riete
De Keizer
De Hove
Oldenhof
Weiskerbos
Legenda
Quick Wins (z.s.m. naar 30 km/uur?)
Ja
Nee

Dinxperlo


Huidige 50 km/uur wegen
3668
5480
1698
1484
1547
Legenda
Etmaalintensiteit motorvoertuigen
50 km/uur wegen


Voorstel categorisering
Legenda
GOW/ETW 30/50 km/uur
ETW30
GOW30
GOW50

Dinxperlo


Maatregelenkaart
Legenda
Soort maatregel
Aanbrengen bebording/markering ETW30
Aanbrengen bebording/markering GOW30
Verbreden fietsstroken minimaal 1,70 m + aanbrengen bebording/markering GOW30
Aanbrengen fietsstroken minimaal 1,70 m + bebording/markering GOW30
Herinrichting ETW30
Herinrichting GOW30
Geen
Kruispunttype
Kruispuntplateau asfalt
Kruispuntplateau klinkers
Verkeersdrempel
Wegversmalling


Quick Wins - Versneld van 50 naar 30/inrichting GOW30
Legenda
Quick Wins (z.s.m. naar 30 km/uur?)
Ja
Nee

Lintelo


Huidige 50 km/uur wegen
Schooldijk
De Klimop
Lintelo
Weerkampsweg
Schooldijk
Het Veld
Halteweg
Wenninkmolen
Legenda
Etmaalintensiteit motorvoertuigen
50 km/uur wegen


Voorstel categorisering
Schooldijk
De Klimop
Lintelo
Weerkampsweg
Schooldijk
Het Veld
Halteweg
Wenninkmolen
Legenda
GOW/ETW 30/50 km/uur
ETW30
GOW30
GOW50

Lintelo


Maatregelenkaart
Schooldijk
De Klimop
Lintelo
Weerkampsweg
Het Veld
Halteweg
Wenninkmolen
Legenda
Soort maatregel
Aanbrengen bebording/markering ETW30
Aanbrengen bebording/markering GOW30
Verbreden fietsstroken minimaal 1,70 m + aanbrengen bebording/markering GOW30
Aanbrengen fietsstroken minimaal 1,70 m + bebording/markering GOW30
Herinrichting ETW30
Herinrichting GOW30
Geen
Kruispunttype
Kruispuntplateau asfalt
Kruispuntplateau klinkers
Verkeersdrempel
Wegversmalling


Quick Wins - Versneld van 50 naar 30/inrichting GOW30
Schooldijk
De Klimop
Lintelo
Weerkampsweg
Het Veld
Halteweg
Wenninkmolen
Legenda
Quick Wins (z.s.m. naar 30 km/uur?)
Ja
Nee

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**

Betoog , op 10 januari 2023.

Bij beeldvormende bijeenkomst van de gemeente Aalten over afwaardering van 50 km naar 30 km zone op de Europaweg.

Het is niet verbazingwekkend dat het voor veel weggebruikers onduidelijk is dat de Europaweg tot een 30 km zone behoort.

Een 30 km bordje bij binnenkomst, via de Haartsestraat aan de rand van Aalten bij het tunneltje valt niet op tussen meerdere borden. En alleen een bordje aan de zijde van de Ludgerstraat is onvoldoende. Ook een herhalingsbordje aan het begin van de Europaweg, bij de Haartsestraat, zou passend zijn.

Deze bebording zou beter kunnen, zie voorbeeldfoto.





Aanmerkelijk goedkoper dan een gebied volledig herinrichten met klinkers, die zelfs nog meer geluidsoverlast veroorzaken. Iets waar aanwonenden van de Admiraal de Ruyterstraat melding van maken.

Dat zou kwaad met kwaad bestrijden zijn .....

Ik vraag mij af of dergelijke kostbare ingrepen noodzakelijk zouden zijn voor de geloofwaardigheid van 30 km zones ??? Ook in verhouding tot de kosten.

Het kan natuurlijk een protocol zijn om de landelijke tendens van herinrichting te volgen.

Zoals asfaltverwijdering en klinkers inleggen.

Alleen al uit milieuoverweging zoals:

Asfaltverwijdering en verwerking.

Klinkers die gefabriceerd moeten worden.

Alle grondverzetbewegingen.

Alle transportbewegingen van zware vrachtauto's en machines met hun grootverbruik van brandstof en uitstoot van uitlaatgassen. Dus de vorming daardoor van stikstof !

Wil ik ervoor pleiten om met de grootst mogelijke zorg andere mogelijkheden te overwegen en keuzes te maken.

Een prachtige kans voor de gemeente Aalten om zich hiermee te profileren.



Zoals nu ook nog in Aalten, zijn in Zieuwent

en Doetinchem de 30 km zones geasfalteerd gebleven.

Wat zou er mis mee zijn om met een snelheidsdisplay te beginnen om eerst te ontdekken welke effecten dit geeft?

Ook op langere termijn ?

Wanneer er dan nog steeds hardleerse hardrijders zijn een flitspaal overwegen ?

Natuurlijk pleiten wij allereerst voor veiligheid en een schone leefomgeving.

Zodat de Europaweg door schoolkinderen en AZSV sporters weer veilig kan worden gebruikt.

En dat bestuurders van landbouwtractoren en vrachtwagens met luidronkende motoren, en de daarbij behorende uitlaatgassen, hun gedrag aanpassen.

Zodat het voor gebruikers en aanwonenden weer aangenaam wordt.

Ik wens u veel wijsheid.

Dank u voor uw aandacht.

ik woon aan de Oosterkerkstraat. De reden dat ik wil pleiten voor een 30 km zone in Aalten en dus ook op de binnenring waar de Oosterkerkstraat onderdeel van is, is de volgende:

Ik wil opkomen voor het belang van de zwakke verkeersdeelnemer en wil dat illustreren met het volgende waar gebeurde verhaal.

Onze vier kleindochters van resp. 5,4, 4 en 1 jaar oud gingen met mij op stap. Eerst de straat oversteken om onze weg te vervolgen op het veilige Magispad (onderdeel van de gängeskes). Goed uitkijken met z'n allen en naar de overkant. Een van de meisjes treuzelde een beetje en op dat moment hoorde ik een auto hard aan komen rijden vanaf de Bredevoortsestraat. In een split second gaat er dan veel door je heen. Ik meende aan de blik van de automobilist te zien dat hij niet van zins was te stoppen maar dat hij bekeek hoe hij al slalommend om deze voetgangers heen kon. "Dat gaat niet gebeuren, ik bescherm mijn kleindochters" dacht ik en wijdbeens ging ik midden op straat staan en gaf een stopteken. De automobilist was nu genoodzaakt hard af te remmen. Mijn kleindochters en ik bereikten veilig de overkant en de automobilist vervolgde zijn weg met een opgestoken middelvinger.

Ik heb niet de illusie dat ik deze automobilist kan opvoeden maar de tijd tussen actie en reactie ,mijn stopteken, zijn remweg, is bij 30 km toch een ander verhaal dan bij 50 km. Daarom pleit ik vanuit de grond van mijn hart voor een 30 km zone, ook in de Oosterkerkstraat.