raadsvoorstel

Agendapunt 2023, nr. V-pm
Zaaknummer 2155910
Te behandelen door W.T. Wassink

Onderwerp: Definitief ontwerp reconstructie Groenloseweg

Aan de raad,

Inleiding
In 2021 stond groot onderhoud aan de Groenloseweg gepland; zijnde het vervangen van de deklaag en het aanpassen van het trottoir. Geconstateerd is dat deze aanpak onvoldoende oplossing biedt voor veel bestaande problemen. Daarom is gekozen voor een brede, meer integrale aanpak. Dit sluit eveneens beter aan bij bestaand beleid, maatschappelijke opgaven, verkennend onderzoek en landelijke ontwikkelingen.

Het veranderen van aanpak heeft het gehele voorbereidingstraject vertraagd. Het *Afwegingskader 30 km/h* is hierop van grote invloed geweest. Het afwegingskader is, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), op 26 november 2021 door het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek (CROW) opgeleverd. Een motie van Tweede Kamerleden Kröger en Stoffer lag hieraan ten grondslag. Met behulp van het afwegingskader kan een weloverwogen keuze gemaakt worden over het al dan niet verlagen van de maximumsnelheid op wegen van 50 km/u naar 30 km/u. Voor de gemeente Winterswijk is dit aanleiding geweest het *Afwegingskader 30 km/u tenzij…* te ontwikkelen.

Dit afwegingskader, als ook de toepassing hiervan op de Groenloseweg, is op 24 februari 2022 ter besluitvorming aan de raad voorgelegd en vastgesteld. Echter het oorspronkelijke adviespunt: *“te kiezen voor een maximum snelheid van 30 km/u op de Groenloseweg en dit als uitgangspunt te hanteren bij de inrichting en aanbesteding van de geplande werkzaamheden in 2022”*, is bij amendement gewijzigd in *“het college op te dragen, alvorens een verkeersbesluit wordt genomen over het afwaarderen van een weg(gedeelte) binnen de bebouwde kom van 50 naar 30 kilometer per uur, de raad daarover een raadsvoorstel voor te leggen op basis waarvan de raad haar opvatting ten aanzien van dit voornemen naar voren kan brengen”*.

Overeenkomstig bovengenoemd dictum in het raadsbesluit van 24 februari 2022 heeft uw college het voornemen om een maximum snelheid in te stellen van 30 kilometer per uur op de Groenloseweg, als ook het schetsontwerp reconstructie Groenloseweg, op donderdag 24 november 2022 voorgelegd aan de raad. Tijdens deze raadsvergadering is een geamendeerd raadsbesluit genomen. In de maanden die volgden zijn aanpassingen gedaan in het schetsontwerp. Gedane aanpassingen hebben ertoe geleid dat het schetsontwerp de status van voorlopig ontwerp heeft gekregen. Het voorlopig ontwerp is op dinsdag 31 januari 2023 tijdens een informatiebijeenkomst aan bewoners gepresenteerd. De opgehaalde reacties zijn uiteindelijk vertaald in een definitief ontwerp.

Hoewel het definitief ontwerp aanmerkelijk verschilt van het schetsontwerp, bleek het niet haalbaar om het amendement in zijn volledigheid door te voeren in het ontwerp. Om die reden wordt uw raad gevraagd om de beslispunten 1 t/m 5 van het geamendeerde raadsbesluit van donderdag 24 november 2022 in te trekken en het definitief ontwerp reconstructie Groenloseweg vast te stellen.

Voorstel
1. De beslispunten 1 t/m 5 van het geamendeerde raadsbesluit van donderdag 24 november 2022 in te trekken.
2. Het definitief ontwerp reconstructie Groenloseweg vast te stellen.

Relatie met (huidig) beleid
Opgave Duurzaamheid, Opgave Drempelvrij Winterswijk, Structuurvisie kom Winterswijk (2010), Centrumvisie Winterswijk, Klimaatstrategie en Uitvoeringsagenda 2022-2027, Groenstructuurvisie bebouwde kom Winterswijk 2022-2030, toekomstig verkeersmodel/verwijzing en het geluidssaneringsprogramma.

Beoogd(e) effect(en)
Zie onder 'argumenten'.

Argumenten

Ad 1.
Waarborging van verkeersveiligheid en geldend beleid maken besluitpunten 2 en 3 van het geamendeerde raadsbesluit niet uitvoerbaar.
In de raadsvergadering van donderdag 24 november 2022 heeft de raad een geamendeerd raadsbesluit genomen. In het amendement wordt gepleit voor een breder wegdek – of wisselen in breedte mocht het wegprofiel binnen de erfgrenzen niet anders toelaten – ten behoeve van een goede verkeersdoorstroming en daarmee de bereikbaarheid van het centrum, oostelijk deel van Winterswijk, de buurtschappen en Vreden. De vastgestelde uitgangspunten zijn meegenomen in het ontwerpproces, echter zijn besluitpunten 2 en 3 uit het raadsbesluit niet uitvoerbaar zonder grote concessies te doen op het gebied van verkeersveiligheid en voorbij te gaan aan vastgesteld beleid.

De desbetreffende besluitenpunten, gevolgd door een toelichting:

“2. te kiezen om de Groenloseweg in te richten als een GOW30 mits deze wordt uitgevoerd volgens de adviezen en geldende richtlijnen voor een GOW30 met bijbehorend aantal van ca 8.000 a 10.000 motorvoertuigen per etmaal” en:

“3. daar waar het huidige wegprofiel binnen de erfgrenzen niet genoeg breedte biedt voor de aanleg van bovengenoemd wegprofiel, de realisatie van een rijbaan volgens de richtlijn prioriteit te geven op het toevoegen van de functies parkeren en groen”

De huidige Groenloseweg is een ‘grijze weg’. Dat wil zeggen dat functie, inrichting en gebruik niet met elkaar in overeenstemming zijn. Dit betekent ook dat de standaard profielen van het CROW of de ‘Gereedschapskist GOW30’ van adviesbureau Goudappel niet zonder meer toepasbaar zijn en dat er geen vastgestelde breedte is voor intensiteiten als 8.000 tot 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Het definitief ontwerp is maatwerk. Bepaalde ontwerpkeuzes zijn niet alleen gestoeld op beschikbare richtlijnen, normen en instrumenten, maar ook op het waarborgen van de verkeersveiligheid en het uitvoering geven aan geldend beleid.

In het definitief ontwerp is ervoor gekozen om vast te houden aan een verhardingsbreedte van 6 meter (wegbreedte + goten) over de gehele lengte van de Groenloseweg. Gegeven de ruimte die het wegprofiel (van erfgrens tot erfgrens) op het smalste gedeelte biedt. Dit betekent een relatief lange rechtstand. Een lange rechtstand in combinatie met een breder wegdek doet sterk afbreuk aan de verkeersveiligheid van weggebruikers. De wegbreedte is namelijk een bepalende factor die van invloed is op het gewenste snelheidsgedrag en de daarmee samenhangende geloofwaardigheid van een GOW30. Met andere woorden; een breder wegdek verhoogt het risico op snelheidsoverschrijding met bijbehorende negatieve gevolgen voor kwetsbare verkeersdeelnemers als minder validen, voetgangers, fietsers, et cetera.
Verder is vanwege de voorspelbaarheid en herkenbaarheid gekozen voor één rijbaan breedte over de gehele lengte. Plotseling wisselende breedtes zorgen namelijk voor onvoorspelbaarheid, hetgeen weer van negatieve invloed is op de verkeersveiligheid.

Het definitief ontwerp reconstructie Groenloseweg streeft naar een veilige verkeersomgeving met aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer. Dit ziet u terug in een consistent profiel en een duidelijke positie op de weg voor fietsers. Dit moet voorkomen dat fietsers in de verdrukking komen. Bestuurders blijven bij een verhardingsbreedte van 6 meter achter de fietsers bij tegemoetkomend verkeer. Daarmee moet de Groenloseweg na de reconstructie voor iedere verkeersdeelnemer veilig zijn en dient een ieder zich veilig te kunnen verplaatsen naar voorzieningen als het ziekenhuis, school, sport of de kinderboerderij.

Waar verkeersveiligheid een zwaarwegend thema is bij gemaakte afwegingen, wordt de reconstructie van de Groenloseweg en toepassing van het *Afwegingskader 30 km/u tenzij…* gekenmerkt door een integrale aanpak. Een aanpak waarbij de Groenloseweg niet sec is benaderd vanuit de verkeersfunctie die het

heeft, maar waar ook grote waarde wordt gehecht aan de verblijffunctie (een prettige leefomgeving). Dit betekent dat aspecten als een toegankelijke openbare ruimte (toegankelijk voor alle verkeersdeelnemers), klimaatadaptatie, groenstructuur, milieu (geluidsoverlast) en parkeren ook zijn meegenomen in de afweging. Betreft parkeren wordt een parkeernorm van 1,8 auto per woning gehanteerd. Afwijken van deze norm is niet goed mogelijk omdat er woningen zijn die geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren. Voor de parkeervakken wordt doorgaans een breedte van 2 meter of meer aangehouden. Door het smalle profiel is 2 meter, maar ook 1,9 meter toegepast.

Van uitgangspunten naar ontwerp
Uitgaande van een profiel van 13,2 meter is er binnen de schuine trottoirbanden 6 meter verharding beschikbaar, bestaande uit 5,8 meter asfalt en 0,2 meter goten. Inclusief de banden is dat 6,5 meter. Daarbij komt nog parkeren, openbare verlichting, groen (2 meter per zijde) en een trottoir (1,5 meter per zijde). Dit maakt 13,5 meter. 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 1,75 meter zit dichtbij de minimum aanbevolen maat van 1,7 meter. Daar waar het profiel van de Groenloseweg smaller is dan 12 meter is de functie parkeren en of groen niet (meer) mogelijk. Met een rijbaan van 8,8 meter of breder zijn de bovengenoemde functies samen niet mogelijk.
Ter vergelijking zijn er meerdere wegen met vergelijkbare intensiteiten zwaar verkeer in Winterswijk waar een smal profiel is toegepast. Enkele voorbeelden:

Corleseweg	6m	60 km/u
Vredenseweg (t.h.v. Golfbaan)	5,5m	60 km/u
Bataafseweg (incl. rabatstrook)	6m	60 km/u

Twee vrachtwagens kunnen elkaar met gepaste snelheid passeren. Dit geldt ook voor Branpolance (maatgevend voertuig hulpdiensten) – vrachtwagen.

Besluitpunten 1, 4 en 5
Omdat het amendement niet in zijn volledigheid is doorgevoerd in het uiteindelijke ontwerp wordt geadviseerd het definitief ontwerp ter vaststelling aan de raad voor te leggen. Dit betekent dat besluitpunten 1 en 5, kennisgenomen van het schetsontwerp reconstructie Groenloseweg en het definitief ontwerp reconstructie Groenloseweg ter informatie voor te leggen aan de raad, niet meer actueel zijn.

Het vierde besluitpunt, *"de GOW30 uit te voeren met enkel snelheidsremmers die de doorstroming niet benadelen, dus zonder, bochten, obstakels en drempels"*, is doorgevoerd in het voorlopig - en definitief - ontwerp. Dat wil zeggen dat de uitbuiging ter hoogte van de Harmonie heeft plaatsgemaakt voor 30 kilometer plateaus. De plateaus zijn nauwelijks van invloed op de doorstroming en dragen bij aan de oversteekbaarheid en het afdwingen van de gewenste snelheid. De afstand tussen auto's wordt minder groot en optrekken en remmen kost minder tijd.

Daarnaast laten modelberekeningen zien dat afwaardering naar 30 km/u past in het verkeersnetwerk en de verkeersstromen. Bij de raadsbehandeling van het eerdere ontwerp kwam naar voren dat de raad een goede verkeersdoorstroming erg belangrijk vindt en dat er zorgen waren of in het ontwerp daaraan voldoende werd tegemoetgekomen. In het aangepaste ontwerp dat nu voorligt is dat naar ons oordeel zeker zo.

Samen met SWECO zijn de resultaten van het afwaarderen van de Groenloseweg en overige 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom doorgerekend. Ook is rekening gehouden met het planjaar 2030. Hierbij is bewust gekozen voor de avondspits (AS) omdat het netwerk op dit tijdstip de hoogste intensiteiten verwerkt. Op andere tijdstippen liggen de intensiteiten dus lager. In de hierna volgende tabel zijn de belangrijkste resultaten weergegeven. Hierin zijn alleen wegvakken opgenomen met een afwijking van >20 motorvoertuigen (mvt)/uur. De tabel resultaat afwaardering Groenloseweg laat dit zien op wegvakniveau.

De theoretische capaciteit per uur volgens het CROW:

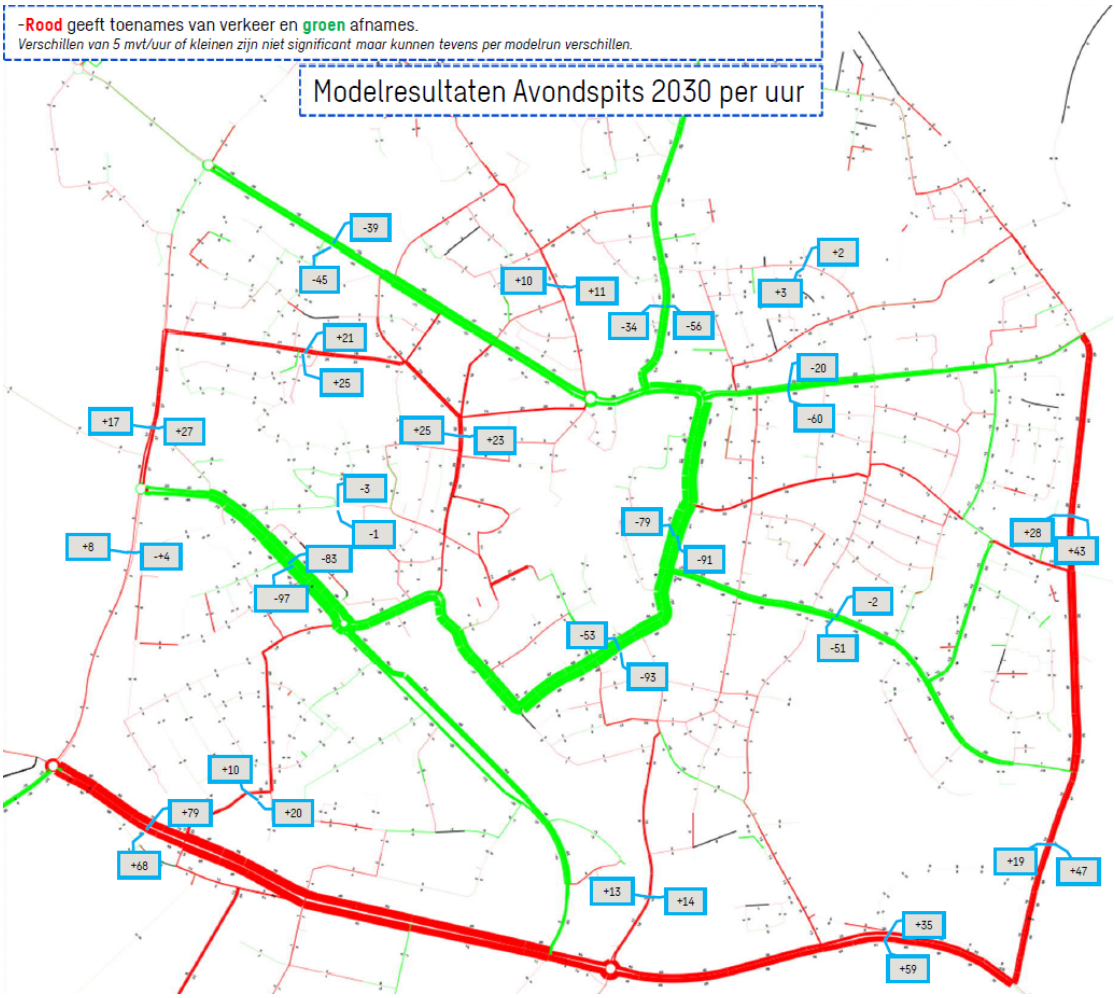
Theoretische capaciteit bij verschillende snelheden:
50 km/h= +/- 1950 vtg/uur
30 km/h= +/- 1700 vtg/uur
15 km/h= +/- 900 vtg/uur

Tabel resultaat afwaardering Groenloseweg

Modeldata doorsnede wegvak* (Bron verkeersmodel figuur 1)	**Huidige intensiteit** etmaal/ uur (tijdens spits) (bron: Basec)	**Difference** Toename of afname Per uur (tijdens spits)	**Nieuwe situatie**** Intensiteit per uur/ capaciteit (tijdens spits)
Groenloseweg	9611/ 850	188	662 / 1700 (39%)
Vredenseweg	8026/ 720	95	625/ 1700
Vredensestraat	9753/ 873	41	832/ 1700
Zonnebrink	9678/ 924	33	891/ 1700
Europalaan	12904/ 1176	57	1233/ 1700 (73%)
Acacialiaan	2446/ 214	39	175/ 1700
Misterweg	9295/ 802	59	861/ 1700
Laan Hilbelink	3921/ 321	48	369/ 1700
Hortensialaan	1469/ 132	28	160/ 1700 (9%)
Gasthuisstraat	Eenrichtingsdeel 1910/ 168 Tweerichtingsdeel 3675/ 338	Eenrichting 24 Tweerichting 22	192/ 1700 360/ 1700
Morgenzonweg	1574/ 137	25	162/ 1700 (10%)
Schimmelpennincklaan	3656/ 356	27	383/ 1700
Dingstraat	9220/ 823	69	892/ 1700 (52%)
Stationsstraat	8364/ 748	73	821/ 1700

**Afwijking alleen 20 MVT/u per doorsnee meer of minder.*
***In de nieuwe situatie is voor de capaciteit niet uitgegaan van 1950 vtg/uur maar 1700 vtg/u.*
****per modelberekening kunnen er kleine verschillen optreden.*

Naast het basisjaar (huidige situatie) is tevens een doorrekening gemaakt voor het planjaar 2030 wanneer alle 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom worden afgewaardeerd naar 30 km/u. Hieronder wordt het verschil met het basisjaar afgebeeld. Wat opvalt is dat het beeld vrijwel gelijk is aan het basisjaar. Er vindt een verschuiving van verkeer plaats naar de rondwegen.



(1) Figuur Difference Winterswijk_afwd vs basis. Zowel de Gasthuistraat als de Morgenzonweg kent drempels en vaak op straat geparkeerde auto's. In het model is op een eftoegangsweg één breed toegepaste kostenfactor opgenomen voor erftoegangswegen. Inschatting is dat het model de verschuiving van de genoemde erftoegangswegen iets zou kunnen overschatten. Beide wegen zijn nog goed in staat deze intensiteiten te verwerken. De intensiteit ligt ongeveer op de helft van de landelijke richtlijn voor erftoegangswegen.

Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van de op de Groenloseweg geldende intensiteiten op de drukke momenten. Er vindt geen noemenswaardige verschuiving van verkeersstromen in het netwerk plaats. Bovendien is de weg nog steeds in staat om het verkeer goed af te wikkelen.

Uit de analyse kan geconcludeerd worden dat:

- de intensiteiten ruim onder de maximaal toelaatbare intensiteit per uur liggen (zie kolom nieuwe situatie)
- *Verschillen intensiteiten bij GOW toename nergens groter dan 1 a 2 per minuut (zie kolom difference)*
- *Effect woonstraten minimaal. Minimale toe / afname. Order grootte van 1 per 5 tot 10 min meer/ minder*
- *Potentieel sluipverkeer zoals eerder onderzocht blijkt ook afwezig in uitkomst model*
- Reistijd Groenloseweg tijdens spits bij 50 km/u is volgens model 96sec.
  Reistijdverschillen routes bij afwaardering minder dan 15 sec. (bron: model/tableau)
  Verkeer zuidwest via Europalaan – Dingstraat i.p.v. Groenloseweg reistijdverschillen minder dan 15 sec. voor OS en AS
- *Er een goede spreiding van het verkeer over gehele netwerk en met name de Gebiedsontsluitingswegen*

Ad 2.
Het definitief ontwerp is het sluitstuk van een zorgvuldig doorlopen ontwerp- en participatieproces. Het ontwerpproces wordt gekenmerkt door een gefaseerde opbouw; het definitief ontwerp volgt namelijk op het voorlopig ontwerp en het schetsontwerp. Parallel aan het ontwerpproces liep een participatieproces waarbij bewoners, stakeholders en commissie- en raadsleden actief betrokken zijn geweest.

Schetsontwerp
Op 22 juni 2022 is een informatieavond gehouden. Tijdens drie goed bezochte sessies zijn de plannen en het schetsontwerp toegelicht. Over het algemeen werd het schetsontwerp tijdens deze avond goed ontvangen. Er was volop ruimte voor vragen en opmerkingen. Daar is goed gebruik van gemaakt. Er zijn ook suggesties gedaan en waar mogelijk is hieraan tegemoet gekomen. Zo hebben bewoners van de Groenloseweg, tussen de Jaspersweg en de Javastraat, bijvoorbeeld aangegeven dat hun woning moeilijk per fiets bereikbaar is. Dit betekent dat er situaties ontstaan waarin bewoners in tegenstelde rijrichting op de rijbaan moeten fietsen om hun woning te bereiken.
Een aantal maanden later werd hetzelfde plan en bijbehorend schetsontwerp gepresenteerd aan commissie- en raadsleden tijdens een politiek forum op donderdag 13 oktober 2022. De raad toonde zich zeer betrokken tijdens de algemene raadscommissie en raadsvergadering op respectievelijk 20 oktober en 3 november 2022. Zowel op het voornemen om een maximum snelheid van 30 kilometer per uur in te stellen op de Groenloseweg als het schetsontwerp. Uiteindelijk is een geamendeerd raadsbesluit genomen.

Voorlopig ontwerp en definitief ontwerp
Naar aanleiding van de informatieavond is in het voorlopig - en definitief - ontwerp, tussen de Jaspersweg en de Javastraat, aan weerszijden een fietsstrook ingepast. Daarnaast is op advies van Veilig Verkeer Nederland (VVN) een attentiestrook opgenomen ter hoogte van de oversteek Stegemanstraat/Groenloseweg. Door deze strook in dezelfde kleur uit te voeren als de plateaus heeft deze oversteek een attentie verhogende werking voor het gemotoriseerde verkeer op de aanwezigheid van fietsers.
Het amendement heeft ertoe geleid dat de uitbuiging ter hoogte van de Harmonie (schetsontwerp) plaats heeft gemaakt voor een 30 kilometer plateau (voorlopig ontwerp). Ook ter hoogte van de Emmastraat is een 30 kilometer plateau aan het voorlopig ontwerp toegevoegd.

Het voorlopig ontwerp is op dinsdagavond 31 januari 2023, verdeeld over een drietal sessies, aan bewoners gepresenteerd. Ook nu is de stemming onder bewoners vooral positief. Wel vinden enkele bewoners het jammer dat door middel van het amendement de uitbuiging uit het ontwerp is gehaald en hiervoor in de plaats twee plateaus zijn teruggekomen. Verder zijn de volgende punten ingebracht en gerealiseerd in het definitief ontwerp:

- Extra parkeerplaatsen ter hoogte van het hertenkamp.
- Paadjes door groenvakken in verband met bereikbaarheid woningen.
- Afgestemd parkeren op wensen bewoners waar mogelijk.
- Afgestemd groen op wensen bewoners waar mogelijk.
- Aanpassingen plateaus ten opzichte van woningen ter hoogte van plateau Javastraat.

Financiële aspecten/risico's
Om diverse redenen is nog geen uitvoering gegeven aan de reconstructie van de Groenloseweg. Dit terwijl oorspronkelijk groot onderhoud gepland stond in 2021. De intentie was en is om in 2023 nog uitvoering te geven aan het definitief ontwerp reconstructie Groenloseweg. Het besluitvormingsproces en onderlinge afhankelijkheden als de flexibiliteit van de aannemer en de beschikbaarheid van materialen zullen bepalend zijn voor het moment van uitvoering. Feit is dat de gehele reconstructie van de Groenloseweg pas in 2024 afgerond zal zijn. Verdere vertraging in dit proces leidt dus tot uitstel van werkzaamheden. Mocht uw raad anders besluiten dan voorgesteld, dan is het nadrukkelijke advies om dit jaar nog een tijdelijke maatregel uit te voeren om de Groenloseweg - in haar huidige staat - op korte termijn te verbeteren. Dit brengt extra kosten met zich mee (ca. €55.000,-) en hiervoor is geen dekking in het huidige krediet. Indien dit aan de orde is dan volgt een separaat raadsvoorstel waarin de raad gevraagd wordt om dekking van deze tijdelijke maatregel.

Juridische aspecten/wet- en regelgeving
Na vaststelling van het definitief ontwerp dient een verkeersbesluit genomen te worden om de maximum snelheid op de Groenloseweg af te waarderen van 50 km/u naar 30 km/u.

Aspecten van duurzaamheid
Klimaatadaptatie en biodiversiteit zijn twee belangrijke thema's als het gaat om een duurzaam Winterswijk. Waar mogelijk komen deze thema's zoveel mogelijk terug in het definitief ontwerp. De Groenloseweg ligt in de bebouwde kom van Winterswijk, daar waar de gevolgen van klimaatverandering goed merkbaar zijn. We ondervinden steeds vaker hinder van de gevolgen van extreme buien, een stijgende temperatuur, maar ook langdurige periodes van droogte. Met andere woorden; we krijgen steeds vaker te maken met wateroverlast en hittestress. De gemeente Winterswijk probeert de buitenruimte hier zo goed mogelijk op aan te passen, ofwel klimaatadaptief te maken. In het definitief ontwerp is meer groen aangebracht in de vorm van plantvakken, bloemrijke bermen en bomen. Meer en een grotere variëteit aan groen draagt bij aan de opvang van regenwater, het voorkomen van droogte, verkoeling, biodiversiteit, enzovoorts. Eveneens wordt met de aanplant van bomen beoogd de oude laanbomenstructuur aan de Groenloseweg te herstellen, een ambitie uit de groenstructuurvisie. De functie van groen is in deze dus meer dan alleen een verkeersgeleidende functie. Verder is in het ontwerp gekozen om de parkeervoorzieningen uit te voeren met waterpasserende bestrating. Dit betekent dat de voegen tussen de bestrating breder is waardoor regenwater meer ruimte krijgt om in de bodem te infiltreren.

Communicatie/betrokkenenparagraaf
Rijk/Provincie: Met het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 wordt gestuurd op een risico gestuurde aanpak. Snelheid is één van de belangrijkste factoren in relatie tot verkeersveiligheid.

Bewoners: Op 22 juni 2022 en 31 januari 2023 zijn goed bezochte informatiebijeenkomsten georganiseerd voor bewoners van de Groenloseweg; zie ook onder 'argumenten/onderbouwing'. Tevens hebben enkele bewoners gebruik gemaakt van de mogelijkheid om in gesprek te gaan met vakspecialisten.

Hulpdiensten: Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland (VNOG) is namens de hulpdiensten betrokken bij de plannen voor de Groenloseweg. Er hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden over de belangen van de hulpdiensten. Aandachtspunten zijn meegenomen in het schetsontwerp. VNOG heeft het schetsontwerp daarna in kunnen zien. De plannen voor de Groenloseweg zijn positief ontvangen en er is een akkoord gegeven op het schetsontwerp.

Arriva: Een aanbeveling is om bij uitwerking 30 km/u beleid haltevoorzieningen Groenloseweg mee te nemen.

Veilig Verkeer Nederland (VVN): Wordt betrokken bij het herinrichtingstraject. Er wordt samen met VVN gekeken naar o.a. de gedragscomponent passend bij de nieuwe inrichting van de Groenloseweg. VVN heeft verschillende verkeerskundig experts naar het ontwerp laten kijken. De feedback is meegenomen in het definitieve ontwerp. VVN heeft laten weten de gekozen aanpak te waarderen en staat achter het ontwerp.

Antea Group: Heeft geholpen bij opstellen risicoanalyse voor Winterswijk waarbij o.a. Groenloseweg als risicovol wordt aangewezen. Er is een verhoogde kans op ongevallen.

Er hebben schetssessies plaatsgevonden waarbij verschillende vakspecialisten samen met Anacon-Infra (o.a. water, groen en wegbeheerder) en Planburo Oosterink hebben meegedacht om tot een passend schetsontwerp te komen.

Vervolgprocedure/evaluatie
Na vaststelling van het definitief ontwerp wordt naar verwachting dit jaar gestart met het gefaseerd uitvoeren van de werkzaamheden.

Winterswijk, 24 april 2023

Burgemeester en Wethouders van Winterswijk,

de secretaris, de burgemeester,

S.M.H. Weir B.J.J. Bengevoord