



Verkeersstructuurplan 2010 Winterswijk

"Voortvarend verder"

2009123

Eindrapportage definitief

Gemeente Winterswijk

18 november 2010



Documentnummer:

2009123 RP 01 MW

Status:

Definitief

Revisie:

4

Opstellers:

E. Kools

M. Weber - Smulders

Kwaliteitscontroleur:

B. Kouwenberg

Projectleider:

M. Weber - Smulders

Akertech

Beheer BV

Postbus 89

5070 AB UDENHOUT

Telefoon: 013 522 99 00

Fax: 013 522 99 99

KvK: 180 64 760

Rabobank: 15 20 15 086

BTW: 8107.51.574.B.01

Vestigingen

Akertech

Zuid BV

Postbus 89

5070 AB UDENHOUT

Handelsweg 5

5071 NT UDENHOUT

Telefoon: 013 522 99 00

Fax: 013 522 99 99

KvK: 180 45 423

Rabobank: 10 68 64 475

Akertech

Oost BV

Postbus 6577

6503 GB NIJMEGEN

Kerkenbos 10-15F

6546 BB NIJMEGEN

Telefoon: 024 372 18 90

Fax: 024 372 18 99

KvK: 180 67 869

Rabobank: 16 23 06 733



Lid KIVI-NIRIA

www.akertech.nl

info@akertech.nl

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	3
1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Afbakening	5
1.3 Doelstelling	6
1.4 Leeswijzer	6
2. Beleidskader	7
2.1 Rijksbeleid	7
2.2 Provinciaal beleid	8
2.3 Regionaal beleid	8
2.4 Gemeentelijk beleid	9
2.4.1 Doelstellingen per thema	9
2.4.2 Status VSP	10
3. Huidig verkeersbeeld	11
3.1 Wegencategorisering en verkeerscirculatie	11
3.1.1 Kern Winterswijk	11
3.1.2 Buitengebied	12
3.2 Verkeersonderzoek	13
3.2.1 Intensiteiten autoverkeer	14
3.2.2 Aandeel vrachtverkeer	14
3.2.3 Snelheidsgegevens	15
3.2.4 Fietsintensiteiten	16
3.3 Verkeersveiligheid	17
3.3.1 Analyse	17
3.3.2 Samengevat	19
3.4 Parkeervoorzieningen en parkeerbeleid	21
3.5 Scholen	21
3.6 Fietsvoorzieningen en fietsbeleid	22
3.7 Spoorwegovergangen	24
3.8 Openbaar vervoer	25
3.9 Geluid- en luchtkwaliteitbelasting	26
3.9.1 Geluid	26
3.9.2 Luchtkwaliteit	27
4. Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen	28
4.1 Spoorzone	28
4.2 De Rikker	29
4.3 Beatrixpark	29
4.4 Vèèneslat Noord	30
4.5 'T Hilgelo en Meddo	30
5. Gewenste situatie	31
5.1 Wegencategorisering en verkeerscirculatie	31
5.2 Verkeersveiligheid	37
5.3 Parkeervoorzieningen en parkeerbeleid	38
5.4 Scholen	40
5.5 Fietsvoorzieningen en fietsbeleid	43
5.6 Spoorwegovergangen	46
5.7 Openbaar vervoer	46
5.8 Buitengebied	47
5.9 Landbouwverkeer	47
5.10 Hulpdiensten / gevaarlijke stoffen	48
5.11 Exceptioneel transport	48
5.12 Handhaving	49
5.13 Verkeersborden	49
6. Te nemen maatregelen	50
6.1 Maatregelen 2010 - 2015	50
6.2 Maatregelen vanaf 2015	57

Bijlagen:

- I Etmaalintensiteiten (mvt) van alle telpunten
- II Etmaalintensiteiten (mvt) van strategische punten
- III Verkeersgeneratie ruimtelijke ontwikkelingen
- A Ontwikkeling verkeersintensiteiten omgeving 't Hilgelo
- IV Etmaalintensiteiten toekomstige situatie
- V Verdeling verkeer bij infrastructurele aanpassingen
- VI Richtlijnen inritvergunning
- VII Voetgangersoversteekplaatsen
- VIII Uitvoeringsprogramma

SAMENVATTING

Dit Verkeersstructuurplan 2010 is een actualisatie van het Verkeersstructuurplan 2005. De ondertitel Voortvarend verder doelt op het doorgaan op de huidige lijn. Het gaat in de huidige situatie al goed met het verkeer in Winterswijk. Er vinden minder ongevallen plaats, op diverse plaatsen worden maatregelen genomen om het verkeer te verbeteren en er is duidelijk beleid aanwezig. Dit plan bouwt verder op het bestaande beleid en is afgestemd op de Structuurvisie 2010, dat grotendeels gelijktijdig met dit document is opgesteld.

Aan de hand van het beleidskader, de huidige situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen is de gewenste situatie opgesteld. Per thema is de gewenste situatie als volgt.

Wegencategorisering en verkeerscirculatie

Om een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer in Winterswijk te kunnen faciliteren, zijn op alle wegen gebruik, functie en vormgeving in overeenstemming gebracht met elkaar. De gemeentelijke wegen zijn verdeeld in twee typen wegen: gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW).

Verkeersveiligheid

De doelstelling is het aantal slachtoffers (doden en ziekenhuisopnamen) per jaar te verminderen met 5%. In 2015 zijn alle gevaarlijke locaties aangepakt. Als er nieuwe gevaarlijke locaties ontstaan, worden deze onderzocht en ook aangepakt. Aandachtspunt blijven de gebiedsontsluitingswegen (met name provinciale wegen), op deze wegen worden de meeste ongevallen geregistreerd.

Parkeervoorzieningen en parkeerbeleid

Dit VSP 2010 volgt de Parkeervisie centrum Winterswijk. In de wijken buiten het centrum kunnen problemen verkleind of opgelost worden door, waar mogelijk, het creëren van meer parkeerplaatsen. Alle nieuwbouwplannen dienen te voorzien in parkeren op eigen terrein, waar mogelijk met extra parkeercapaciteit voor de directe omgeving.

Scholen

Het verbeteren van de veiligheid van de schoolomgevingen is een speerpunt. Om de schoolomgevingen zo veilig mogelijk te maken wordt een integrale aanpak gevolgd. Naast de inrichting van de schoolzone, is er bijvoorbeeld aandacht voor de schoolroute, het aanpakken van het haal- en brenggedrag en het overleg tussen de gemeente, de scholen en VVN.

Fietsvoorzieningen en fietsbeleid

Met betrekking tot fietsen zijn de doelstellingen het verhogen van de verkeersveiligheid en het zo goed mogelijk faciliteren van het fietsgebruik door een goed fietsnetwerk en goede stallingsmogelijkheden bij fietsbestemmingen. Het aantal stallingen dient te worden uitgebreid.

Spoorwegovergangen

De barrièrewerking van het spoor in Winterswijk dient zoveel mogelijk beperkt te worden, dit is vooral van belang voor het langzaam verkeer. Daarnaast moeten alle spoorwegovergangen voldoen aan de eisen van ProRail, zodat weggebruikers het spoor zo veilig mogelijk kunnen oversteken.

Openbaar vervoer

Het is wenselijk minstens de huidige routes en frequenties van het openbaar vervoer (OV) te handhaven. Daarnaast zijn alle bushaltes toegankelijk gemaakt voor alle groepen.

Verschillen tussen de huidige situatie en de gewenste situatie leveren knelpunten op. Deze knelpunten zijn in dit Verkeersstructuurplan benoemd en vertaald naar concreet uit te voeren maatregelen of nader uit te voeren studies. Deze maatregelen zijn terug te vinden in het uitvoeringsprogramma.

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING

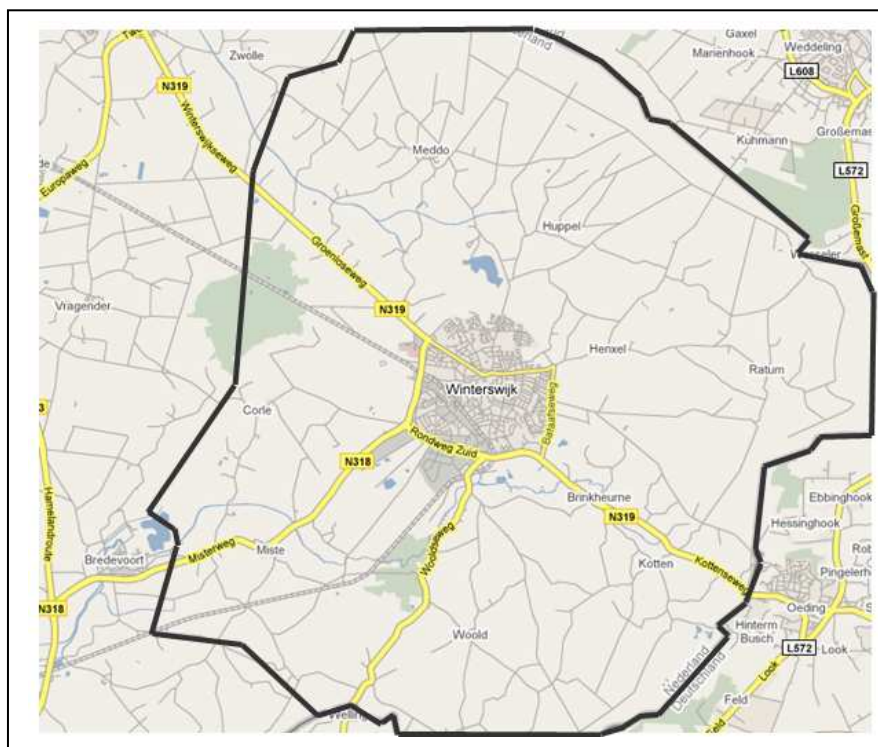
De gemeente Winterswijk gaat op een pro-actieve manier om met verkeer en vervoer binnen haar gemeente. Zowel politiek als ambtelijk staat verkeer en vervoer en in het bijzonder verkeersveiligheid hoog op de agenda. Beleidsmatig wordt dit verantwoord en vormgegeven door het verkeersstructuurplan (VSP) dat de gemeente daarvoor heeft opgesteld. Het vigerende verkeersstructuurplan van de gemeente Winterswijk dateert uit 2005 en is toe aan een actualisatie.

De gemeente Winterswijk heeft de afgelopen jaren zeker niet stil gezeten en allerlei nieuw beleid ontwikkeld, o.a.: een parkeervisie, een verkeersvisie voor de spoorzone, de fietsknelpuntennota en een speerpuntgedachte rond de veiligheid van de schoolomgeving. Dit beleid is weliswaar een voortvloeisel uit het VSP 2005, maar dient in het nieuwe VSP nog wel een beleidsmatige 'kapstok' te krijgen en verankerd te worden. De actualisatie heeft tot doel om het plan aan te passen op de feitelijke situatie anno 2010 en bovendien weer beter en praktischer te maken op basis van de gebruikservaringen tot nu toe. Verder dient de actualisatie als kader voor de te nemen maatregelen in de periode 2010 - 2015.

Gelijktijdig met deze actualisatie wordt er een structuurplan van de gemeente Winterswijk opgesteld (update van het huidige masterplan). Gedurende het proces is er overleg geweest met de projectgroep van het structuurplan, zodat beide plannen op elkaar afgestemd zijn. Een mooi voorbeeld van interactieve planvorming tussen Ruimtelijke Ordening en Verkeer.

1.2 AFBAKENING

Het onderzoeksgebied voor de actualisatie van het VSP omvat in principe de gehele gemeente Winterswijk, zie figuur 1.1. De gemeente Winterswijk bestaat uit de kern Winterswijk, het kerkdorp Meddo en de buurtschappen Miste, Kotten, Ratum, Brinkheurne, Huppel, Henxel, Woold en Corle. Hierbij wordt opgemerkt dat het accent in het VSP 2010 ligt op de kern Winterswijk.



Figuur 1.1: Globale afbakening onderzoeksgebied (gemeentegrenzen)

1.3 DOELSTELLING

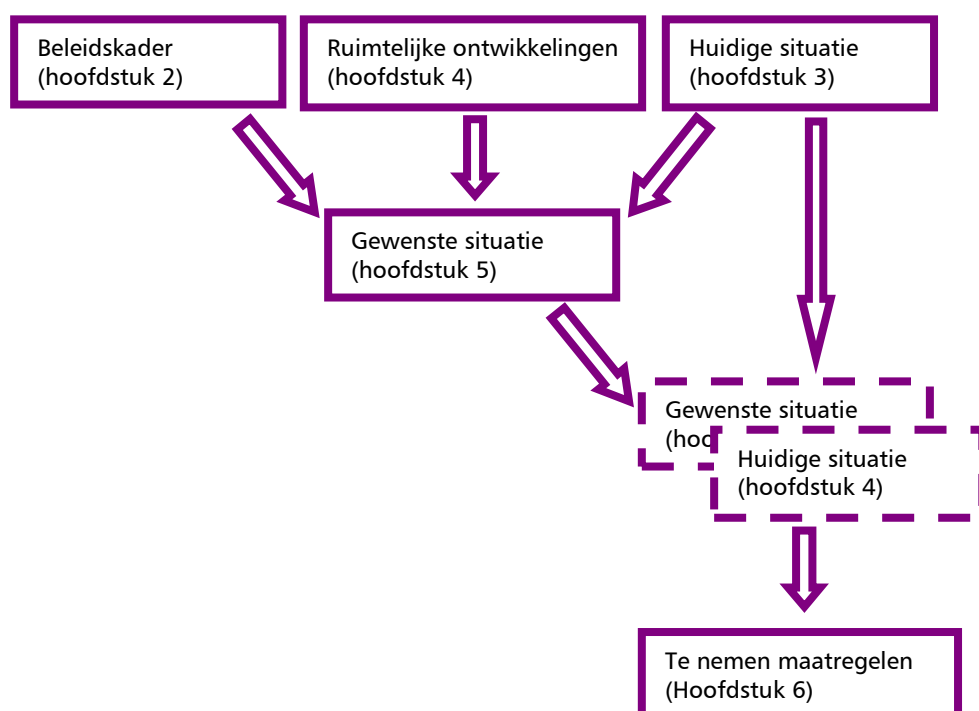
Hetgeen met de actualisatie van het VSP bereikt dient te worden is als volgt te verwoorden:

“Een verbetering van de verkeersafwikkeling in de gemeente Winterswijk, die tegemoet komt aan de gestelde eisen m.b.t. bereikbaarheid, leefbaarheid, (verkeers)veiligheid en milieu, die tevens een duurzame oplossing biedt voor nieuwe toekomstige knelpunten”.

Gegeven de relatieve korte doorlooptijd van dit project is communicatie met burgers en belanghebbenden als vertrekpunt relatief sober ingestoken. De discussie rond de structuurvisie heeft wel een eigen communicatietraject met burgers en belangenorganisaties. In deze discussie is ook het aspect verkeer meegenomen. Zoals reeds vermeld is er overleg geweest met de projectgroep van de structuurvisie, de belangrijkste informatie-uitwisseling heeft tijdens deze overleggen plaatsgevonden.

1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het beleidskader, de doelstellingen voor het VSP en de status van het VSP wordt uitgelegd. Hoofdstuk 3 gaat over de huidige situatie. Hierna volgt hoofdstuk 4, waarin de toekomstige ruimtelijke projecten in Winterswijk behandeld worden. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 de gewenste toekomstige situatie uit de doeken gedaan. Door de huidige situatie te vergelijken met de gewenste situatie, komen knelpunten naar boven. In hoofdstuk 6 worden deze knelpunten vertaald naar uit te voeren maatregelen, voor de maatregelen worden globale kostenindicaties opgesteld en de maatregelen worden geprioriteerd in een uitvoeringsprogramma, zie bijlage VIII.



2. BELEIDSKADER

Het verkeers- en vervoersbeleid in de gemeente Winterswijk kan niet los worden gezien van het beleid van hogere overheden. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid van het Rijk, de provincie Gelderland en het huidige gemeentelijk beleid. Daarnaast wordt ook in het kort de aspecten geluid- en luchtbelasting in relatie tot verkeerskundige effecten van maatregelen.

2.1 RIJKSBELEID

In september 2004 is de Nota Mobiliteit gepubliceerd. Hierin is het verkeer en vervoerbeleid voor Nederland weergegeven. De visie van het rijk op de mobiliteit luidt als volgt:

“Mobiliteit is een noodzakelijk voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economische en internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Dit kan alleen door extra samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer.”

De verwachting is dat de (auto)mobiliteit gaat toenemen. Mobiliteit is namelijk de belangrijkste drager van economische groei. Mobiliteit zal daarom niet bestreden kunnen worden, maar de groei wordt in goede banen geleid. De ambitie van het rijk is het vergroten van de betrouwbaarheid en het verminderen van de reistijd. Om dit te bereiken moet er afstemming plaatsvinden tussen mobiliteit, ruimtelijke ordening en economie. De aanpak ligt in de uitbreiding en beter benutten van wegen, verbeteren van de betrouwbaarheid (robuustheid) van de netwerken, scheiden regionaal en nationaal verkeer, stimuleren van innovatie en prijsbeleid.

Afstemming tussen de verschillende vervoersmodaliteiten is een voorwaarde voor een goed functionerend openbaar vervoernetwerk. Nationaal, regionaal en lokaal openbaar vervoer moeten op elkaar worden afgestemd. Het aanbod van openbaar vervoer in stedelijk gebied moet toenemen en in het landelijk gebied afgestemd worden op de vraag.

De fiets speelt een belangrijke rol bij verplaatsingen over een korte afstand, met name in de stedelijke omgeving. Fietsgebruik dient gestimuleerd te worden om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Hierbij ligt een grote verantwoordelijkheid bij de lagere overheden.

Een reductie van het aantal verkeersslachtoffers in 2020 is het doel van de rijksoverheid. Beoogd is in 2020 een reductie te bereiken van het aantal verkeersdoden met 45% en ziekenhuisgewonden met 34% ten opzichte van 2002. Alle overheden dienen hieraan een bijdrage te leveren.

De neveneffecten van mobiliteit zoals de uitstoot van schadelijke stoffen¹, geluidsoverlast en de versnippering van het landschap moeten binnen de perken blijven. Aan alle (inter) nationale wettelijke en beleidsmatige eisen moet worden voldaan.

¹ Het besluit Luchtkwaliteit (besluit 269 – d.d. 19 juli 2001) gebaseerd op de Europese richtlijnen voor milieu vraagt hierbij aandacht

2.2 PROVINCIAAL BELEID

In het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 (PVVP-2) is het Gelderse mobiliteitsbeleid beschreven voor 10 jaar. Het PVVP-2 is vastgesteld in 2004. De missie voor verkeer en vervoer is als volgt geformuleerd:

“Wij (de provincie) spannen ons samen met andere overheden en partners in voor de ontwikkeling, beheer en onderhoud van een veilig en doelmatig verkeers- en vervoersysteem voor burgers en bedrijven om de mobiliteit in Gelderland op te vangen, de veiligheid te vergroten en bij te dragen aan verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.”

Het PVVP-2 draait om drie thema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving. Voor elke twee jaar is een (dynamische) beleidsagenda opgesteld. De Dynamische beleidsagenda (DBA) van 2009 – 2010 (periode waar we nu in zitten) geeft aan op welke wijze de provincie samen met andere wegbeheerders, vervoerders en andere organisaties invulling geeft aan het mobiliteitsbeleid. Het doel van de DBA is:

- Het actualiseren van het beleid: Landelijke ontwikkelingen en het nieuwe Gelderse coalitieakkoord worden in de DBA doorvertaald naar het provinciale beleid voor verkeer en vervoer;
- De beleidsaccenten voor 2009 – 2010 vast te stellen. De DBA is de basis voor de uitvoeringsprogramma's voor deze twee jaar.

In 2009 en 2010 richt het verkeer en vervoerbeleid zich op het slimmer reizen van deur tot deur en het maken van een bewuste keuze voor een vervoerswijze. Voor het slimmer reizen van deur tot deur is een gebiedsgerichte integrale aanpak onmisbaar. De mobiliteitsbehoefte is per regio anders en voor een goede ketenmobiliteit is samenwerking tussen alle wegbeheerders en vervoerders noodzakelijk. In samenwerking met gemeenten, regio's en de rijksoverheid willen wij onze verkeer en vervoer ambitie waarmaken. De gebiedsgerichte aanpak wordt gevoed door de resultaten van de Netwerkanalyse Gelderland (2006). De Netwerkanalyse heeft een aantal aandachtsgebieden opgeleverd waar wij ons de komende periode op zullen richten. Binnen de aandachtsgebieden worden integrale pakketten van maatregelen ontwikkeld waarmee de knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving aangepakt worden.

2.3 REGIONAAL BELEID

De gemeente Winterswijk is een van de acht gemeenten uit Oost Gelderland die onder de regio Achterhoek vallen. In de regio wordt gewerkt volgens de door de gemeenteraden vastgestelde strategische agenda. Een van de thema's is mobiliteit. De programma doelstelling is als volgt geformuleerd:

“Een goede bereikbaarheid draagt bij aan de sociaal-economische vitaliteit van de regio. Doel van dit programma is het bevorderen van de in- en externe bereikbaarheid van de regio door het realiseren van een goede doorstroming voor verschillende verkeersmodaliteiten (auto, langzaam verkeer, OV, goederenvervoer). Ook het tegengaan van verkeersonveiligheid en verkeershinder kunnen thema's zijn binnen dit programma.

Voor alle activiteiten geldt dat het programmateam zich actief wil opstellen ten behoeve van de realisatie van genoemde speerpunten. De rol van de Regio is proactief, coördinerend en ondersteunend van aard. Ook het monitoren en zonodig aanjagen van de uitvoering van projecten zoals opgenomen in het Regionaal Activiteiten programma (RAP) en de uitputting van beschikbare BDU-budgetten maakt onderdeel van het takenpakket van de Regio uit. Daarnaast treedt de Regio desgevraagd in diverse projecten op als belangenbehartiger van de deelnemende gemeenten.”

De volgende speerpunten zijn geformuleerd:

1. Bevorderen interne en externe bereikbaarheid van de regio door het realiseren van een goede doorstroming van verschillende verkeersstromen. Dit door middel van een goede ontsluiting, bevordering verkeersveiligheid en verbeteren openbaar vervoer;
2. A18/N18 (lobby);
3. Totaalplan van het hoofdwegennetwerk van de Achterhoek;
4. Verbeteren van de railverbindingen in de Achterhoek ((selectieve) spoorverdubbeling, Euregiospoorverbinding;
5. Verbetering fietsmogelijkheden / interlokale fietsvoorzieningen voor woon-werkverkeer en recreatief gebruik.

2.4 GEMEENTELIJK BELEID

De belangrijkste basis voor het huidige verkeersbeleid in het Verkeersstructuurplan (VSP 2005). Inmiddels zijn er echter diversen andere rapporten, memo's en collegebesluiten opgesteld waarin verkeer aan de orde komt.

In hoofdstuk 3 wordt het gemeentelijk beleid nader beschreven.

2.4.1 Doelstellingen per thema

In de inventarisatiefase zijn de doelstellingen voor het verkeersstructuurplan 2010 per thema bepaald. Hieronder worden deze doelstellingen genoemd. In dit VSP worden deze doelen nader uitgewerkt.

Wegencategorisering en verkeerscirculatie:

- Goede afstemming tussen peilers Duurzaam Veilig: inrichting, functie en gebruik;
- Het verbeteren van de ontsluiting Beatrixpark;
- Inzichtelijk maken wat de effecten zijn van een nieuwe toegangsroute naar het centrum en een nieuwe spoorwegovergang;
- Het ontwikkelen van een goede verkeersstructuur die leidt tot veiligheid in de woonomgeving en veilige bereikbaarheid van de voorzieningen.

Verkeersveiligheid:

- Het aantal slachtoffers (doden en ziekenhuisopnamen) per jaar verminderen met 5%, (gemeten over de laatste 3 jaar in verband met fluctuaties door lage aantallen);
- Oplossingen aandragen voor het conflict tussen fietsers en groot landbouwverkeer;
- Richtlijnen opstellen voor gebruik en toepassing van zebrapaden (gewenste locaties en inrichting);
- Alle objectief gevaarlijke punten verkeerveilig maken.

Parkeervoorzieningen en parkeerbeleid:

- Inbedden Parkeervisie centrum Winterswijk 2008:
- Het beschrijven van de parkeerproblemen in woonwijken en indien mogelijk aanbevelingen doen (eerst optimaliseren, daarna uitbreiden);
- Opstellen duidelijke handleiding hoe toe te passen parkeernorm;

Scholen:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid van de schoolomgevingen.

Fietsvoorzieningen en fietsbeleid:

- Meer en veilige stallingen;
- Het beschrijven van alle mogelijke oplossingen voor fietsvoorzieningen en een afweging maken aan de hand van de voor- en nadelen (aandacht voor fietsroute naar het buitengebied en van De Rikker naar het centrum), waarbij de richtlijn Duurzaam Veilig het uitgangspunt is;
- Het fietsbeleid en het fietsnetwerk afstemmen op de Parkeervisie centrum Winterswijk 2008.

Spoorwegovergangen:

- Zoveel mogelijk beperken barrièrewerking voor langzaam verkeer;
- Spoorwegovergangen in het buitengebied beveiligen.

Openbaar vervoer:

- Toegankelijk voor alle groepen;
- Openbaar vervoerbeleid afstemmen op de Parkeervisie centrum Winterswijk 2008.

2.4.2 Status VSP

In de planwet Verkeer en Vervoer is in paragraaf vier het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid beschreven. In artikel 8 en 9.2 staat het volgende omschreven:

“Het gemeentebestuur draagt zorg voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Het gemeentebestuur neemt hierbij essentiële onderdelen van het nationaal verkeer- en vervoerplan en van het provinciale verkeer- en vervoerplan in acht en houdt rekening met het beleid van naburige gemeenten.”

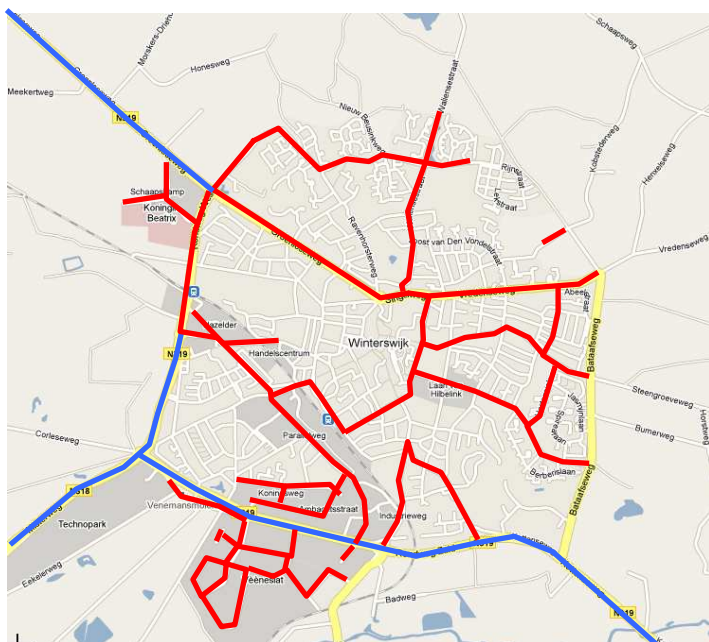
Het VSP zal dienen als kader voor het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid voor de komende jaren. Voor de periode 2010 – 2015 wordt het beleid voor de belangrijkste knelpunten gegeven.

3. HUIDIG VERKEERSBEELD

3.1 WEGENCATEGORISERING EN VERKEERSCIRCULATIE

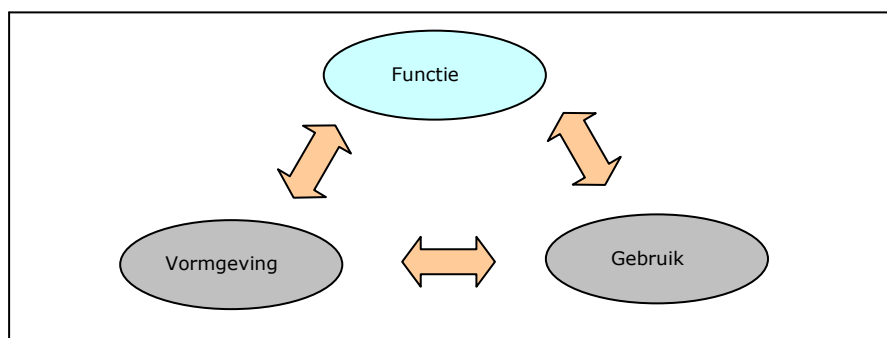
3.1.1 Kern Winterswijk

In de afbeelding 3.1 zijn in rood alle gebiedsontsluitingswegen (GOW) in de kom van Winterswijk aangegeven. De GOW buiten de kom zijn in blauw aangegeven. Alle overige wegen zijn erftoegangswegen (ETW.) De meeste GOW in de kom zijn de belangrijkste invalswegen van Winterswijk.



Afbeelding 3.1: Wegcategorisering. Blauwe lijnen: GOW buiten de kom. Rode lijnen: GOW binnen de kom.

Deze wegenclassificatie is gebaseerd op het principe van Duurzaam Veilig. De basis voor een Duurzaam Veilig verkeerssysteem ligt in een Duurzaam Veilig wegennet, waarbij de vormgeving zodanig is dat de kans op fouten wordt geminimaliseerd. Dit wordt bereikt als er sprake is van een optimale afstemming tussen drie pijlers te weten functie, vormgeving en het gebruik van de weg (zie figuur 3.2). Het principe is dat het gewenste gebruik (verkeersgedrag) bereikt wordt als de functie van de weg middels de vormgeving helder is gemaakt.



Figuur 3.2: De drie belangrijke pijlers Duurzaam Veilig

Deze drie pijlers moeten in overeenstemming zijn met elkaar of als zodanig worden gebracht. Dit betekent dat wanneer voor een bepaalde weg de vormgeving bepalend is, het gebruik en de functie hierop dienen te worden afgestemd. Anderzijds, als het gebruik bepalend is, dienen de functie en vormgeving te worden aangepast.

In de huidige situatie zijn de pijlers gebruik, vormgeving en functie op de volgende locaties niet in overeenstemming:

- De Waliënsestraat: deze straat heeft een smal profiel zonder fietsstroken of vrijliggende fietspaden, deze situatie is verre van ideaal;
- Het Weurden en de Weverstraat/Helderkampstraat maken weliswaar deel uit van een 30 km/u zone, maar dit zijn tevens invalswegen naar het centrum. Door de beperkte ruimte tussen bebouwing is het niet mogelijk de inrichting hier op het gebruik aan te passen. Een nieuwe invalsroute naar het centrum, bijvoorbeeld via de Industrierweg en Parallelweg voor het doorgaande verkeer, is hier gewenst;
- Rond het centrum loopt een parkeerroute. Voor het grootste deel loopt deze over de GOW. Aan de westkant gaat de route echter door een 30 km/u zone. Vooral in de smalle straten komt de verblijfsfunctie in het geding door de parkeerroute;
- Op de Dingstraat en de Zonnebrink is de oversteekbaarheid onvoldoende, daarnaast is de inrichting onvoldoende afgestemd op het fietsverkeer, zoals groepen schooljeugd;
- Op de Schimmelpennincklaan zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig, deze zijn wel gewenst;
- Op de Rondweg West ter hoogte van het Beatrixpark zijn doorstromingsproblemen bekend, de capaciteit van de kruisingen is daar ontoereikend. Momenteel doen de provincie Gelderland en de gemeente Winterswijk hier samen nader onderzoek naar de oplossingsmogelijkheden.

3.1.2 Buitengebied

De gemeente Winterswijk bestaat uit de kern Winterswijk, het kerkdorp Meddo en de buurtschappen Miste, Kotten, Ratum, Brinkheurne, Huppel, Henxel, Woold en Corle. De volgende provinciale wegen lopen door het buitengebied:

- de N319 naar Groenlo;
- de N820 naar Vreden (Duitsland);
- de N319 naar Oeding (Duitsland);
- de N318 naar Aalten;
- de N312 naar Corle .

De provinciale wegen zijn bijna allemaal geclassificeerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (de N312 en N820 zijn erftoegangswegen). De overige wegen zijn erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Het buitengebied kent ook een aantal onverharde wegen. Bestuurlijk is vastgelegd dat deze wegen, gezien het historische karakter, niet verhard mogen worden. Ongeveer 8 kilometer ten noordwesten van Winterswijk, bij Groenlo, kruist de N319 de N18, die Enschede met Doetinchem verbindt. Ook de N318 is verbonden met de N18. Ongeveer 20 kilometer ten westen van Winterswijk sluit deze weg aan op de N18.

Alleen Meddo heeft een bebouwde kom waar grotendeels een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Kotten, Miste, Woold en Ratum hebben geen officiële komgrens, maar wel een gebied waar de maximale snelheid 30 km/uur bedraagt. Op de overige wegen in het buitengebied geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur.

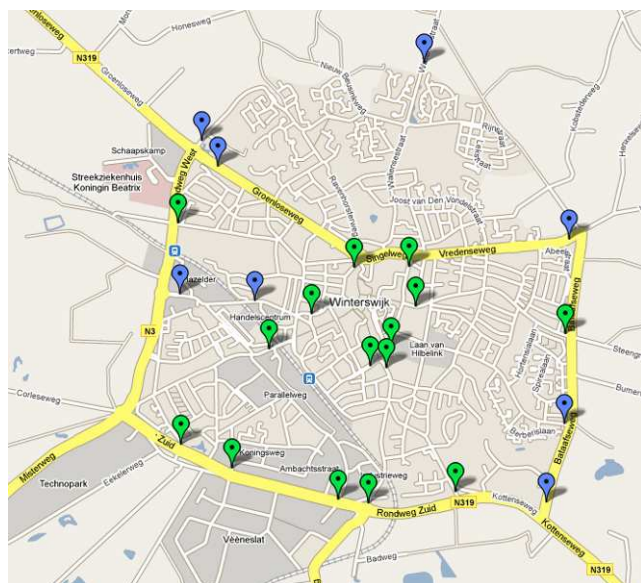
3.2 VERKEERSONDERZOEK

Om een beeld te verkrijgen over de verkeersintensiteiten zijn in Winterswijk diverse tellingen verricht. Tussen 2003 en 2008 is op strategische punten geteld. Er is steeds gedurende 14 of meer opeenvolgende dagen in dezelfde periode van het jaar geteld, zodat de cijfers onderling vergelijkbaar zijn. In totaal zijn er op 50 verschillende wegvakken en 6 kruisingen metingen verricht. Op de wegvakken is mechanisch geteld, op de kruisingen visueel. Op 23 telpunten zijn in verschillende jaren metingen verricht, in de meeste gevallen een telling in 2003 en een herhaling in 2006, 2007 of 2008. Tellingen uit 2009 zijn niet verwerkt in dit rapport².

In alle gevallen zijn verkeersintensiteiten van motorvoertuigen in twee richtingen geteld. Daarnaast zijn in sommige gevallen ook snelheden en voertuigcategorieën gemeten. In 2003 zijn op 16 tellocaties ook fietsintensiteiten gemeten. Tenzij anders vermeld, zijn steeds de etmaalintensiteiten op werkdagen gegeven.

De punten waarop geteld is, zijn zodanig gekozen, dat op alle belangrijke ontsluitingen van de kern Winterswijk geteld is. Daarnaast zijn telpunten geplaatst op de meest gebruikte verbindingen tussen het centrum en het deel van de kern ten zuiden van de spoorlijn en op de centrumring en andere belangrijke wegen in en nabij het centrum.

Met de informatie uit de verkeerstellingen wordt een actueel beeld verkregen over de verkeersintensiteiten en samenstelling van het verkeer. Op diverse punten is in meer dan één jaar geteld. Deze punten zijn weergegeven in afbeelding 3.3. Op de blauwe meetpunten zijn steeds alleen motorvoertuigen geteld, op de groene punten zijn in 2003 tevens fietsers geteld. Bijlage I bevat een overzicht van de etmaalintensiteiten (mvt) van alle telpunten.



Afbeelding 3.3: Meetpunten waarop in meerdere jaren geteld is. Blauw: alleen motorvoertuigen. Groen: motorvoertuigen en fietsers.

² Op dit moment zijn deze gegevens nog niet volledig beschikbaar / niet betrouwbaar.

3.2.1 Intensiteiten autoverkeer

In principe wordt er vanuit Duurzaam Veilig geen maximumgrens gesteld aan de intensiteit van het autoverkeer. Echter geldt dat hoe hoger de intensiteit is, hoe groter de kans op overlast van het autoverkeer wordt (b.v. een verminderde oversteekbaarheid en een toename van de geluidhinder). In de praktijk wordt voor erftoegangswegen (30km/u) vaak 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal als bovengrens gehanteerd. Maar de intensiteit die maximaal aanvaardbaar is, wordt uiteindelijk bepaald door de specifieke kenmerken van de locatie (centrumgebied, woonwijk, schoolomgeving, wegprofiel etc.). Voor gebiedsontsluitingswegen (50km/u) wordt over het algemeen een bandbreedte van een toelaatbare intensiteit van circa 12.000 – 15.000 mvt/etmaal aangehouden (bron: infopunt Duurzaam Veilig verkeer). Ook dit is afhankelijk van de mogelijke afwikkelingscapaciteit van de weg, waarbij de capaciteit van de kruisingen uiteindelijk doorslaggevend is. In Winterswijk worden de ondergrenzen van de hiervoor gegeven bandbreedtes als maximaal aanvaardbare intensiteit aangehouden, waarbij het uitgangspunt is dat goed gekeken dient te worden naar de vormgeving, functie en het gebruik van de weg. Concreet betekent dit dat:

De maximaal toelaatbare intensiteiten voor Winterswijk zijn:

- Gebiedsontsluitingsweg (50 km/h): maximaal 12.000 mvt / etmaal;
- Erftoegangsweg (30 km/h): maximaal 5.000 mvt / etmaal.

Indien een weg aan de maximale toelaatbare intensiteit voor Winterswijk komt, wil dit nog niet automatisch zeggen dat nieuwe infrastructuur benodigd is. Er is dan nog een buffer naar de landelijke richtlijn. Indien die bereikt wordt, is nieuwe infrastructuur benodigd.

Bijlage II toont de etmaalintensiteiten van strategische punten in Winterswijk. Alle belangrijke invalswegen en een aantal veelgebruikte wegvakken in het centrum zijn weergegeven. De intensiteiten op veel gebiedsontsluitingswegen (GOW) relatief laag zijn, minder dan 3.000 mvt/etmaal per richting. Alleen op de Misterweg, de Dingstraat en de Singelweg (van de laatste zijn de intensiteiten niet weergegeven in bijlage II) liggen de intensiteiten een stuk hoger, boven de 6.000 mvt/etmaal op minstens één richting.

Uit de analyse kan geconcludeerd worden dat de intensiteiten onder de maximaal toelaatbare intensiteit voor Winterswijk liggen.

3.2.2 Aandeel vrachtverkeer

Ten aanzien van percentages vrachtverkeer zijn er binnen Duurzaam Veilig geen richtlijnen opgesteld. Wel zijn er ervaringscijfers maar deze zijn uiteenlopend van aard, mede afhankelijk van planologische kenmerken van het gebied (industrieterrein of woonwijk) waar wegen door of langs gaan. Op basis van ervaringscijfers worden de volgende bandbreedtes aangegeven:

- Gebiedsontsluitingsweg (50km/u): 5% - 12% vrachtverkeer (gemiddeld 8%);
- Erftoegangswegen (30km/u): 3% - 8% vrachtverkeer (gemiddeld 5%).

Voor beide gevallen geldt dat het aandeel zwaar vrachtverkeer hierin circa 25% - 35% bedraagt.

Uit de analyse kan geconcludeerd worden dat het percentage vrachtverkeer op de meeste gebiedsontsluitingswegen binnen de bandbreedtes valt. Op de Industrieweg en de Snelliusstraat ligt het percentage hoger dan de bandbreedte. Beide wegen zijn een belangrijke ontsluiting van het bedrijventerrein Vèèneslat, waardoor het aandeel vrachtverkeer geaccepteerd wordt.

Op erftoegangswegen ligt het aandeel vrachtverkeer een stuk hoger ten opzichte van de bandbreedte. Op een aantal wegen is het hoge percentage vrachtverkeer te verklaren omdat het een ontsluiting van een bedrijventerrein betreft. Op de volgende locaties is het vrachtverkeer meer dan 10%:

- Bataafseweg (tussen Kottenseweg en Laan van Napoleon): 10,3%;
- Morskers Driehuisweg: 10,3%;
- Steengroeveweg: 16,1%.

3.2.3 Snelheidsgegevens

Bij de analyse van de snelheidsgegevens worden de werkelijk gereden snelheden vergeleken met de toegestane maximumsnelheid. Bij deze analyse zegt een gemiddelde snelheid heel weinig over het percentage overtreeders, want een hele lage snelheid kan de gemiddelde snelheid namelijk sterk beïnvloeden. Deze gegevens geven dan een vertekend beeld, aangezien hoge en lage waarden worden gemiddeld. Voor de interpretatie van snelheidsgegevens wordt veelal gebruik gemaakt van de V85 (85 percentiel waarde). Dit is een algemeen landelijk erkende norm. De waarde hiervan houdt in dat 85 procent van de weggebruikers een snelheid heeft gelijk of lager dan die waarde. Dit vormt een reëler beeld zoals dit door weggebruikers en de omgeving wordt ondervonden.

Op de meeste telpunten is ook op snelheid gemeten. Hierna zullen de snelheden behandeld worden waarvan de V85 boven de maximumsnelheid ligt, op deze telpunten rijdt dus minstens 15% van de motorvoertuigen te snel. De lijst is gesorteerd op de laatste kolom, hier is de gemeten V85 gedeeld door de maximumsnelheid. Bij het eerste telpunt in de tabel is de snelheidsoverschrijding het grootst, bij het laatste telpunt is deze beperkt.

Locatie	Jaar	Max. snelheid	V85 (km/u)	V85/Max. snelheid
Morgenzonweg (Rondweg West – Zuilenesstraat) ¹	2008	30	46	1,53
Burg. Bosmastraat ²	2007	30	43	1,43
Meddoseweg (in Meddo)	2006	50	66	1,32
Magnoliastraat ³	2007	30	38	1,27
Kottenseweg ³	2008	50	62	1,24
Waliensestraat (buiten bebouwde kom)	2008	60	72	1,20
Groenloseweg (Rondweg West - Javastraat)	2008	50	60	1,20
Steengroeveweg	2008	60	71	1,18
Groenloseweg (Prins Hendrikstraat - Ravenhorsterweg)	2008	50	59	1,18
Vredenseweg (Bataafseweg - Acacialaan)	2007	50	57	1,14
Zonnebrink (Laan van Hilbelink - Verlengde Ratumseweg)	2008	50	57	1,14
Europalaan	2006	50	55	1,10
Ratumseweg	2008	60	66	1,10
Leliestraat	2008	30	33	1,10
Wooldseweg (Guldenweg - Brinkeweg)	2007	60	66	1,10
Morskers Driehuisweg	2007	60	65	1,08
Industrieweg	2006	50	54	1,08
Bataafseweg	2007	60	64	1,07
Wooldseweg (Ten noorden van N319)	2007	50	53	1,06
Kobstederstraat	2006	50	52	1,04
PJ Oudlaan	2007	50	51	1,02

¹ Het meetpunt ligt dicht bij de Rondweg West, hoge snelheden komen waarschijnlijk door verkeer vanaf de Rondweg West die de woonwijk inrijden en hun snelheid nog niet voldoende hebben aangepast.

² Heringericht in 2007/2008.

³ Het meetpunt ligt dicht bij de Rondweg Zuid, hoge snelheden komen waarschijnlijk door inrijden vanaf 80 km/u weg (Rondweg Zuid).

De gemeten V85 ten opzichte van de huidige maximumsnelheid is een goede indicatie van de mate waarin te hard gereden wordt. De wegen waarop het hardst gereden wordt ten opzichte van de maximumsnelheid hebben meestal een lange rechtstand. De inrichting van deze wegen nodigt teveel uit om hard te rijden. Op de meeste wegen is de snelheidsoverschrijding echter beperkt. Op slechts 8 meetpunten was de V85 minstens 10 km/u hoger dan de snelheidslimiet. Van deze 8 punten lag het meetpunt in 3 gevallen vlak bij een wegvak met een hogere snelheidslimiet, waardoor de snelheidsoverschrijdingen plaatselijk zijn en even verderop geen problemen opleveren. De Burgemeester Bosmastraat is recent heringericht, waardoor de problemen naar verwachting hier opgelost zullen zijn.

Uit de analyse blijkt dat er op de volgende locaties nog zo hard gereden wordt, dat het wenselijk is om extra maatregelen te nemen om de snelheid te verlagen:

- Meddoseweg (in Meddo);
- Waliënsestraat (buiten bebouwde kom);
- Groenloseweg;
- Steengroeveweg.

3.2.4 Fietsintensiteiten

In Winterswijk wordt veel gefietst. In 2003 zijn op verschillende locaties fietstellingen gedaan. De resultaten hiervan zijn in de volgende tabel weergegeven.

Locatie	fietzers/etmaal
Magnoliastraat	383
Ambachtstraat	319
Industrieweg	194
Wooldseweg (Ten noorden van N319)	1146
Kottenseweg	1057
Kloetenseweg	848
Morgenzonweg	1063
Misterweg	4130
Vredensestraat	1750
Verlengde Ratumsestraat	3048
Laan van Hilbelink (Zonnebrink - Verlengde Morsestraat)	2407
Zonnebrink (Weurden - Laan van Hilbelink)	1787
Weurden	2468
Dingstraat	1539
Schoolstraat	668
Burg. Bosmastraat	2054

Op verschillende straten zijn de fietsintensiteiten aanzienlijk, de verwachting is dat dit mede komt door grote groepen scholieren. Uit de fietsbalans blijkt dat de inwoners van Winterswijk de fiets gebruiken frequent gebruiken voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer. Dit is hoger dan een gemiddeld andere kleine gemeente.

De fietsintensiteiten zijn het hoogst op de spoorwegovergang Misterweg, een belangrijke verbinding tussen het zuidwesten van Winterswijk en het centrum. Verder zijn er veel fietsers op de onsluitingswegen van/naar het zuiden (Wooldseweg, Kottenseweg, Weurden), het oosten (Laan van Hilbelink, Verlengde Ratumsestraat, Kloetenseweg), westen (Morgenzonweg), op de centrumring (Vredensestraat, Zonnebrink, Dingstraat) en op de Burg. Bosmastraat, een verbinding tussen de centrumring en het centrum. Op de Groenloseweg en Waliënsestraat is geen fietsverkeer gemeten, dit zijn voor het autoverkeer belangrijke verbindingen naar respectievelijk het westen en noorden.

3.3 VERKEERSVEILIGHEID

3.3.1 Analyse

Om een globaal beeld te verkrijgen over de ongevallen die hebben plaatsgevonden in de gemeente Winterswijk, zijn ongevalgegevens geanalyseerd. Het onderzoek omvat geen uitgebreide ongevalanalyse, maar geeft inzicht in het ongevalverloop in de periode 2003 – 2008 en geeft de meest gevaarlijke locaties in gemeente Winterswijk weer. De onderzochte periode sluit aan op de periode uit het vorige verkeersstructuurplan uit 2005.

In tabel 3.4 is een algemeen overzicht gegeven van de ontwikkeling van het totale aantal slachtoffers, uitgesplitst naar ernst in de periode 2003 tot en met 2008.

Slachtoffers		Winterswijk	Gelderland	aandeel Winterswijk in Gelderland
doden	2003	7	147	4,8%
ziekenhuisopnamen		29	1503	1,9%
totaal doden en ziekenhuisopnamen		36	1650	2,2%
doden	2004	0	125	0,0%
ziekenhuisopnamen		28	1379	2,0%
totaal doden en ziekenhuisopnamen		28	1504	1,9%
doden	2005	4	109	3,7%
ziekenhuisopnamen		28	1362	2,1%
totaal doden en ziekenhuisopnamen		32	1471	2,2%
doden	2006	4	121	3,3%
ziekenhuisopnamen		27	1187	2,3%
totaal doden en ziekenhuisopnamen		31	1308	2,4%
doden	2007	2	106	1,9%
ziekenhuisopnamen		22	1273	1,7%
totaal doden en ziekenhuisopnamen		24	1379	1,7%
doden	2008	1	111	0,9%
ziekenhuisopnamen		22	1224	1,8%
totaal doden en ziekenhuisopnamen		23	1335	1,7%
doden	gem. jaarlijkse daling	-32,2%	-5,5%	
ziekenhuisopnamen		-5,4%	-4,0%	
totaal doden en ziekenhuisopnamen		-8,6%	-4,1%	

Tabel 3.4: overzicht aantal slachtoffers 2003 – 2008. Bron: De Gelderse Verkeersonveiligheid in 2007, ROVG en Verkeersslachtoffers in 2008, ROVG

De verkeersveiligheid in Winterswijk is verbeterd in de periode 2003-2008. Voor Gelderland geldt dat in 2006 de doelstelling voor 2010 (afname letselongevallen met 25% in 10 jaar) is gehaald. In Winterswijk is de doelstelling voor 2010 in 2002 reeds gehaald (afgezien van trendschommelingen). In Winterswijk was een ambitie gesteld van 5% daling van het aantal letselongevallen per jaar. Deze doelstelling is vanaf 2003 steeds ruim gehaald. In de periode 2003 tot 2006 lag het aantal slachtoffers vrij constant rond de 30. In 2007 en 2008 lag dit aantal duidelijk lager, respectievelijk 24 en 23 slachtoffers.

In tabel 3.5 zijn alle gevaarlijke locaties in de periode 2006 t/m 2008 vermeld. In de laatste kolom zijn eventuele maatregelen op de locaties vermeld.

Gevaarlijke locaties Winterswijk 2006-2008	Dodelijke ongevallen	Letselongevallen	Ums-ongevallen	Gewogen aantal ongevallen	Gewogen aantal ongevallen/100m	Wegbeheerder	Binnen/buiten de bebouwde kom	Maatregelen
Kruispunten								
Laan van Hilbelink / Zonnebrink / Wheme	0	3	7	22		G		verbeteren oversteekbaarheid gepland in 2011
Ambachtsstraat / rondweg Zuid / Snelliusstraat	0	3	6	21		G/P	bu	middengeleider aangelegd in 2007
Wegvakken								
Kottenseweg (N319): Rondweg Zuid - Bataafseweg	0	4	4	24	4,3	P	bu	in 2008 linksaf voorsorteervak aangebracht
Vredenseweg (N820): Schaapsweg - Kremerweg	0	4	1	21	1,7	P	bu	vrijliggende fietspaden aangebracht in 2008 en plateaus op rijbaan
Misterweg (N318): Eekelerweg - Corleseweg	0	4	3	23	1,4	P	bu	in 2008 situatie gewijzigd bij Obelink

Tabel 3.5: Gevaarlijke locaties over de periode 2006 t/m 2008. Bron: ROVG, www.verkeerskennis.nl

De provinciale wegen Groenloseweg, Kottenseweg en Aaltenseweg/Misterweg die Winterswijk verbinden met respectievelijk Groenlo, Oeding en Aalten zijn ook vermeld als gevaarlijke wegvakken. Voor de N318 tussen Winterswijk en Varsseveld heeft de provincie een verkenning uitgevoerd en zijn maatregelen bedacht en besproken met bevolking en besturen. Veel van deze maatregelen zullen de komende jaren worden uitgevoerd, ook in Winterswijk.

Begin 2009 is een onderzoek afgerond naar de veiligheid van het kruispunt Vredenseweg - B.H. Heldtstraat. Op dit punt zijn relatief veel ongevallen gebeurd. Daardoor heeft deze kruising op de lijst van meest gevaarlijke kruispunten gestaan. Bij letselongevallen op deze kruising zijn fietsers relatief vaak slachtoffer. De meeste ongevallen zijn binnen één jaar gevallen, waarbij geen eenduidige oorzaak is aan te wijzen. Er lijkt een verband te zijn met de werkzaamheden aan de Singelweg, waarbij een tijdelijke omleiding is ingesteld via dit kruispunt. Er wordt een inritconstructie op de B.H. Heldtstraat aangelegd.

De meeste gevaarlijke punten waren ook reeds vermeld in het verkeerscirculatieplan 2005. Van de 18 gevaarlijke punten die in 2005 vermeld zijn, zijn de meeste reeds opgelost.

Naast de hierboven genoemde gevaarlijke locaties, zijn er ook nog enkele gevaarlijke kruisingen voor fietsers in Winterswijk. Het rapport Schoolroutes in Gelderland van de provincie noemt de volgende kruisingen:

- De Starckenrode, Laan van Hilbelink, Zonnebrink
- Ratumsestraat, Verlengde Ratumsestraat, Vredensestraat, Zonnebrink
- Singelweg, Waliensestraat (inmiddels aangepast)
- Singelweg, Vredensestraat (inmiddels aangepast)

De eerste twee van de bovengenoemde kruisingen zijn nader onderzocht en de aanbeveling is om hier een middengeleider aan te brengen. Dit zal voor zover mogelijk bij de volgende geplande reconstructie worden meegenomen. Op de kruisingen met de Singelweg zijn deze middengeleiders reeds aangelegd.

3.3.2 Samengevat

Het gaat goed met de verkeersveiligheid in Winterswijk, op diverse punten is de inrichting recent veiliger gemaakt. Er is een duidelijke verlaging van het aantal ongevallen waargenomen

Het kan echter altijd nog beter. De volgende locaties verdienen nog aandacht:

1. Op enkele locaties op de Vredenseweg, Vredensestraat en Zonnebrink zorgt de combinatie van inrichting en gebruik duidelijk voor gevaarlijke situaties. Hier kan de veiligheid vooral bij het oversteken van fietsers en voetgangers verbeterd worden. Een voorbeeld waar de inrichting wel verkeersveilig is, is de oversteek met middenberm op de Vredenseweg nabij de basisscholen De Vlier en De Olm;
2. Een andere situatie waar oversteken een verkeersveiligheidsprobleem oplevert, is de Rondweg West ter hoogte van de Morgenzonweg. Fietsers kruisen hier de Rondweg West, waar auto's met hoge snelheid rijden;
3. De lange rechtstand van de Groenloseweg zorgt voor hoge snelheden. Ook is de breedte op de Groenloseweg en Vredenseweg beperkt, zodat het niet mogelijk is hier vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren. Wel is het mogelijk om het traject ter hoogte van de parallelweg visueel te versmallen door het aanbrengen van fietssuggestiestroken. Dit kan mogelijk in het kader van groot onderhoud meegenomen worden;
4. Ook de situatie in het Weurden en de Weverstraat/Helderkampstraat is niet ideaal. Deze erftoegangswegen (ETW) maken deel uit van de doorgaande route vanuit het zuidoosten naar het centrum. Vanwege de beperkt beschikbare ruimte is het niet mogelijk deze wegen op te waarderen naar gebiedsontsluitingsweg (GOW). Het is dus wenselijk het doorgaand verkeer uit deze straten te weren;



Afbeelding 3.6. Smal profiel Weurden.



Afbeelding 3.7. Lange rechtstand Groenloseweg.

5. Verder zorgt het krappe profiel van de Waliënsestraat ervoor, dat fietsverkeer gemengd is met autoverkeer. Een meer verkeersveilige oplossing zou een vrijliggend fietspad zijn, hier is echter geen ruimte voor. Ook is er onvoldoende ruimte voor fietsstroken. Verder zijn er geen geschikte parallelle routes waar het fietsverkeer eventueel langs geleid zou kunnen worden. Voor de veiligheid van het fietsverkeer is het van belang dat de snelheid van het autoverkeer beperkt wordt;
6. De inrichting op de Parallelweg laat te wensen over. Op deze GOW is het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer, daarnaast heeft deze weg een lange rechtstand. Hier zijn maatregelen gepland bij de bouw van de school De Driemark;
7. Op de Schimmelpennincklaan, Kloetenseweg en Laan van Hilbelink passen de intensiteiten niet bij de categorisering van GOW, deze zijn laag voor dit type weg. Ook op de Waliënsestraat zijn de intensiteiten laag voor de functie GOW. Deze straten zorgen voor onduidelijkheid bij de weggebruiker. Ze hebben echter wel nog steeds een breed profiel. De functie en inrichting passen bij een GOW, het gebruik bij een ETW. Op de Acacialaan en Hortensialaan zijn de intensiteiten ook laag voor het type weg, hier zijn de profielen afgestemd op de busroute. Bij de geplande reconstructie worden hier overal fietsstroken aangebracht. De Kloetenseweg wordt in 2010 afgewaardeerd naar ETW;
8. Landbouwverkeer maakt gebruik van de wegen in het buitengebied. De hoeveelheid landbouwverkeer is geen probleem, wel de steeds grotere omvang van landbouwvoertuigen. Bovendien treden conflicten met het fietsverkeer steeds vaker op.



Afbeelding 3.8. De inrichting 30 km/u zone Verlengde Morsestr.



Afbeelding 3.9. Lage intensiteiten op GOW Waliënsestr.

9. Diverse straten in 30 km/u zones die nog niet duurzaam veilig (DV) zijn ingericht, lange rechtstanden en brede profielen nodigen uit tot hoge snelheden die niet passen bij het karakter van dergelijke straten. Voorbeelden hiervan zijn de Verlengde Morsestraat en de Jasmijnlaan.

3.4 PARKEERVOORZIENINGEN EN PARKEERBELEID

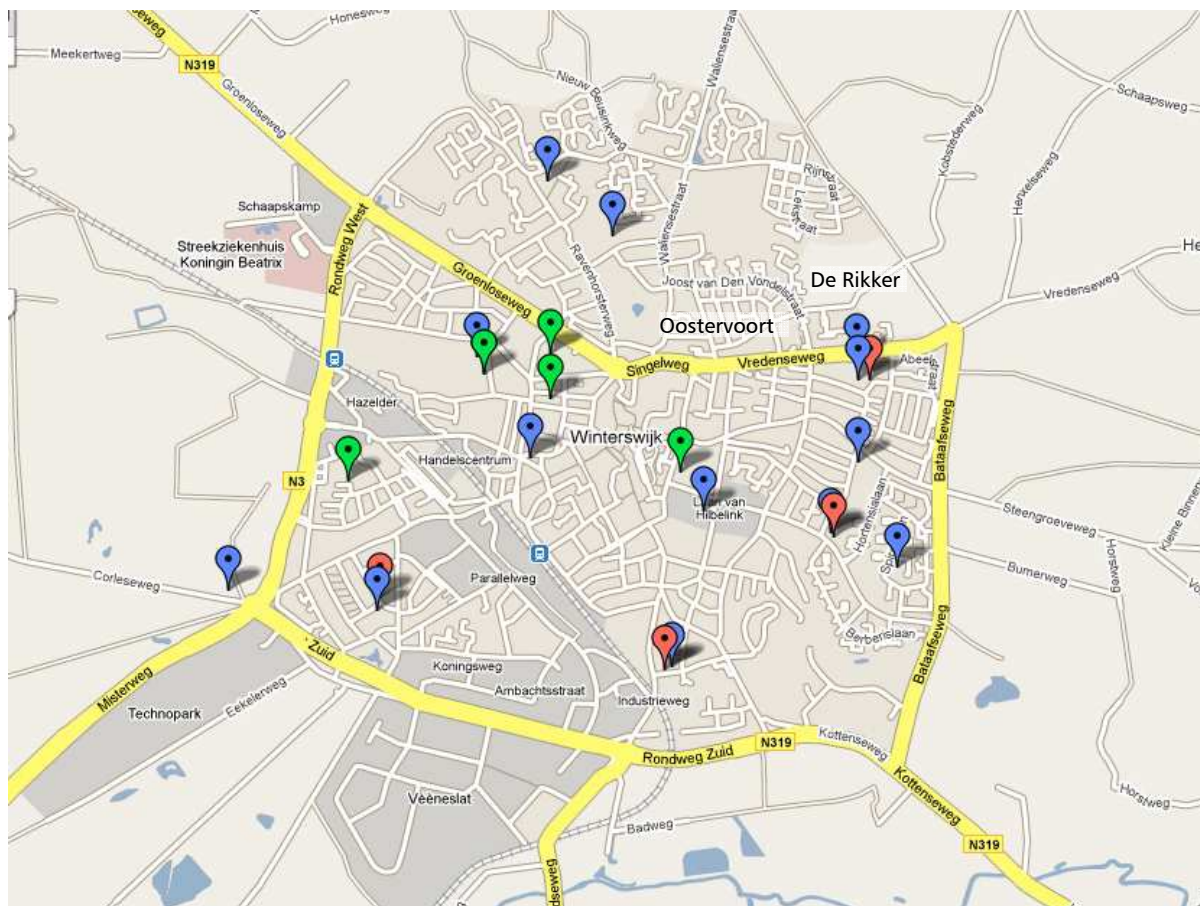
Het parkeerbeleid in het centrum is vastgesteld in 2008 in de "Parkeervisie centrum Winterswijk". Deze parkeervisie wordt op dit moment nader uitgewerkt tot een uitvoeringsprogramma. In de rest van de kern Winterswijk zijn er parkeerproblemen in een aantal woonwijken uit de jaren '60. Hier wordt niet voldaan aan de huidige parkeernorm en is er sprake van een parkeerprobleem. De bedrijfsauto's (de kleine bestelbusjes) zorgen in bepaalde wijken voor overlast (tweede auto in de straat). Voor vrachtwagens geldt een parkeerverbod in de bebouwde kom.

Straten die opnieuw ingericht worden en parkeren op de rijbaan hebben in de huidige situatie, krijgen in de nieuwe situatie een indeling waarbij naast de rijbaan parkeervakken zijn gesitueerd.

In het centrum van Winterswijk zijn een aantal blauwe zones (gebieden waar je maximaal 2 uur mag parkeren) en is er een parkeerverbodszone die ruwweg het gebied binnen de parkeeroute beslaat.

3.5 SCHOLEN

In de kern Winterswijk bevinden zich 3 middelbare scholen (verdeeld over 5 locaties), 13 basisscholen en 5 peuterspeelzalen (op 4 locaties, 3 van deze locaties zijn direct naast basisscholen gesitueerd). De locaties van alle scholen zijn weergegeven in afbeelding 3.10. Middelbare scholen zijn in groen aangegeven, basisscholen in blauw en peuterspeelzalen in rood.



Afbeelding 3.10: Scholen in Winterswijk. Blauw: basisscholen. Groen: middelbare scholen. Rood: peuterspeelplaatsen. Verder zijn er in de gemeente nog basisscholen in Henxel, Huppel, Kotten, Miste, Woold en Meddo en peuterspeelzalen in Meddo, Kotten en Henxel.

Wat opvalt aan de verdeling van de scholen is, dat de dichtstbijzijnde basisscholen voor de kinderrijke wijken De Rikker en Oostervoort in het noordoosten, aan de andere kant van de Vredenseweg liggen. Deze GOW vormt een barrière tussen de scholen en het voedingsgebied en zorgt voor verkeersonveiligheid. Door de geplande nieuwbouw in de Rikker zal dit probleem verder toenemen, er komt geen school in het nieuwe plangebied.



Afbeelding 3.11. Oversteek Vredenseweg nabij De Olm. Afbeelding 3.12. Julianaschool aan de Corleseweg.

Verder is de Julianaschool gesitueerd buiten de bebouwde kom aan de Corleseweg, die pas recentelijk afgewaardeerd is naar een ETW (max. 60 km/uur), hier is het van belang dat het ophalen en wegbrengen niet aan de Corleseweg gebeurt, maar bij de parkeerplaats aan de Sibbinkweg.

Op verschillende locaties is het ontwerp gericht op de aanwezigheid van scholen. Alle locaties waar brigadiers staan zijn voorzien van een snelheidsremmende maatregel in combinatie met bebording.

3.6 FIETSVORZIENINGEN EN FIETSBELEID

Er zijn maar weinig vrijliggende fietsvoorzieningen in de kern Winterswijk. De belangrijkste fietsroutes vallen grotendeels samen met de oude radialen van omliggende plaatsen en buurtschappen naar het centrum., zie afbeelding 3.13. Deze routes vallen dus ook samen met de gebiedsontsluitingswegen. Het ontbreken van vrijliggende fietspaden langs deze gebiedsontsluitingswegen en het ontbreken van ruimte om deze aan te kunnen leggen, levert knelpunten voor de veiligheid en het comfort op.



Afbeelding 3.13. Fietsnetwerk Winterswijk. Bron: Verkeersstructuurplan 2005, gemeente Winterswijk.

Wel zijn er veel éénrichtingsstraten in het centrum, waar fietsers in beide richtingen door mogen rijden. Verder is fietsen buiten openingstijden van winkels toegestaan in het voetgangersgebied. Dit zorgt ervoor dat de fiets een aantrekkelijk alternatief is voor de auto. Verder is er in het centrum een knooppunt van het fietsknooppuntennetwerk. Er zijn 4 routes die door de kern naar dit knooppunt lopen.

Een groot deel van de bebouwde kom bestaat uit 30 km/u zones. Hier kan prima gemengd met het autoverkeer gefietst worden. Uit de fietsbalans blijkt dat de klinkerverharding meer dan gemiddeld scoort op het punt comfort.

Fietsenstallingen.

Station Winterswijk is voor fietsers redelijk bereikbaar, vooral fietsers van en naar het zuidwesten van Winterswijk moeten een behoorlijk eind omrijden. Dit komt doordat het station alleen via de voorzijde te bereiken is en omdat vooral de spoorwegovergang ten zuidoosten van het station, de Wooldseweg erg ver van het station af ligt. Bij het station is een overdekte fietsenstalling aanwezig, verder zijn er fietskluizen aanwezig. Het aantal foutgeparkeerde fietsen nabij het station is klein. Station Winterswijk West ligt vrij afgelegen tussen een sportveld en een bedrijventerrein, waardoor geparkeerde fietsen hier gevoelig zijn voor diefstal. De capaciteit van fietsenstallingen op beide stations is voldoende.

Ook in het centrum zijn op diverse plaatsen fietsbeugels geplaatst. Deze zijn vooral gesitueerd bij de verschillende beginpunten van het voetgangersgebied. Bij de Meddosestraat is vooral op marktdagen overlast van geparkeerde fietsen bekend, hier zijn de parkeervoorzieningen op die dagen niet toereikend.



Afbeelding 3.14. Fietsparkeren Jaspersweg bij bushalte.

Afb. 3.15. Fietsparkeren in het voetgangersgebied.

Fietsbeleid.

Het bestaande fietsbeleid legt de nadruk bij verkeersveiligheid en oversteekbaarheid (barrièrewerking). Door het stijgende autobezit en de toenemende ritten over korte afstanden is er bijzonder veel aandacht noodzakelijk voor de veiligheid van langzaam verkeer. Zowel in lengterichting (vrijliggende fietsvoorzieningen) als in dwarsrichting (veilige oversteken). Door het fietsverkeer in het algemeen te stimuleren, kan vermijdbaar autogebruik worden teruggedrongen. Nabij publieksaantrekkelijke voorzieningen zijn goede fietsstallingsmogelijkheden nodig, deze moeten de concurrentie aan met de gratis parkeervoorzieningen voor het autoverkeer.

Het fietsnetwerk binnen de bebouwde kom is vooral worden afgestemd op de bereikbaarheid van scholen, het centrum en de werkgebieden. Bij het fietsnetwerk buiten de bebouwde kom is vooral de recreatieve functie bepalend. Beide deelnetwerken moeten goed op elkaar aansluiten, waarbij extra aandacht moet zijn voor het oversteken van de rondwegen.

3.7 SPOORWEGOVERGANGEN

Het spoor door Winterswijk vormt een grote barrière tussen het centrum en het zuidwestelijk deel van Winterswijk. Voor het bedrijventerrein Vèèneslat is dit van minder belang, omdat voor dit gebied de bereikbaarheid van buitenaf prioriteit heeft ten opzichte van de relatie met het centrum. Voor de woonbuurten in het zuidwesten en de toekomstige school De Driemark speelt de barrière wel een belangrijke rol.

De afstand tussen de spoorwegovergangen Tuunterstraat en Misterweg is 450 meter, tussen de overgangen Misterweg en Wooldseweg 1,3 kilometer. Op werkdagen rijdt er zowel richting Doetinchem als richting Zutphen ieder half uur een trein, dit betekent 58 treinen per dag (60 op vrijdag). Op zaterdag rijdt er tussen 12 en 6 ieder half uur een trein, de rest van het weekend is er een uurdienst. Dit betekent 46 treinen op zaterdag en 30 op zon- en feestdagen. De verbinding tussen het centrum en het zuidwesten van Winterswijk is dus regelmatig onderbroken. Daarnaast zorgt het spoor ervoor dat er meer omgerekend moet worden. Dit is vooral hinderlijk voor fietsers en voetgangers.



Afbeelding 3.16. Spoorwegovergang Misterweg.



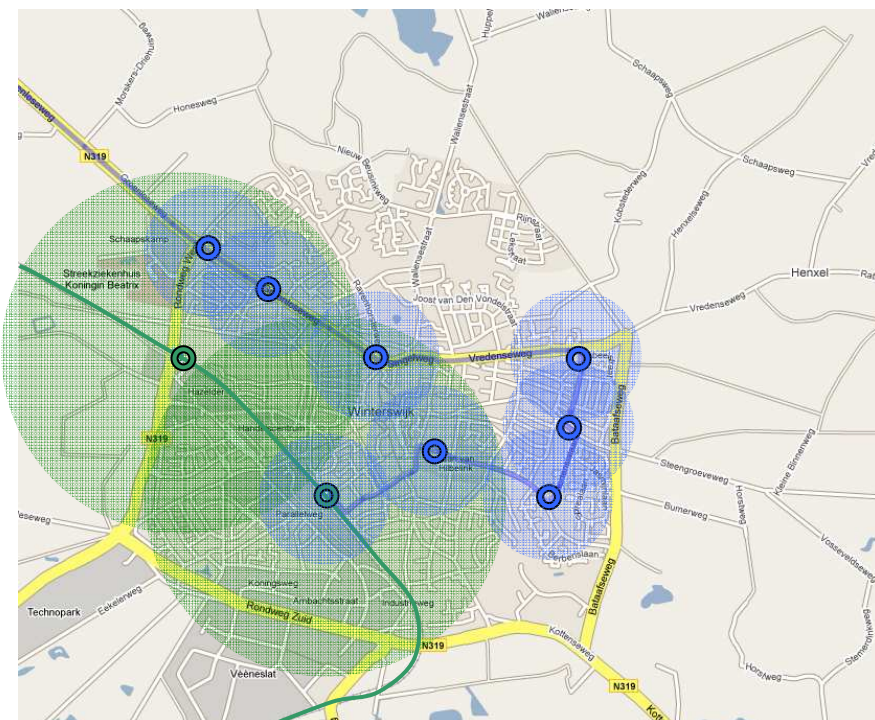
Afbeelding 3.17. Busstation Stationsstraat.

3.8 OPENBAAR VERVOER

Zowel het trein als busvervoer in Winterswijk wordt verzorgd door Syntus. Winterswijk wordt door het openbaar vervoer ontsloten door twee treintrajecten, één richting Doetinchem/Arnhem en één richting Zutphen. Verder verbindt snelbus 73S Winterswijk met Groenlo. Deze bus rijdt soms door naar Enschede. De bus rijdt overdag 2 keer per uur en 's avonds 1 keer. In het weekend rijdt deze bus niet.

Ook zijn er twee regiobuslijnen: 70/71 naar Münster (D, alleen op zaterdag rechtstreeks) en 41 naar Bocholt (D, via belbus naar Barlo). Daarnaast wordt het gebied aangedaan door de regiotaxi.

De bereikbaarheid van OV wordt gemeten met invloedscirkels ($r=350\text{m}$ voor bus, $r=1000\text{m}$ voor trein). Driekwart van de kern is momenteel voldoende per regulier OV ontsloten. De invloedscirkels van de OV haltes en stations zijn aangegeven in afbeelding 3.18.



Afbeelding 3.18. Treinverbinding met stations (groen) en buslijn 73 met bushaltes (blauw). Van deze treinverbinding en buslijn, zijn tevens de invloedscirkels weergegeven.

3.9 GELUID- EN LUCHTKWALITEITBELASTING

Bij de aanleg van verkeersmaatregelen of infrastructuur wordt vaak over de effecten voor geluid (en trillingen) en luchtkwaliteit gesproken. In deze paragraaf wordt een globale beschrijving gegeven over deze aspecten.

3.9.1 Geluid

Een onderzoek naar wegverkeerslawaaï in het kader van de Wet Geluidhinder is alleen noodzakelijk indien er:

- Een nieuwe weg wordt aangelegd (zoals de infrastructuur in ruimtelijke ontwikkelingen);
- Een bestaande weg gewijzigd wordt (bijvoorbeeld een reconstructie, waarbij de wegas verlegd wordt);
- Nieuwe geluidsgevoelige gebouwen (o.a. scholen en woningen) langs een weg worden gerealiseerd (zoals de bebouwing in de ruimtelijke ontwikkelingen).

Voor erven, 30 km/uur zones en wegen waarvoor de gemeenteraad op een kaart heeft aangegeven dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50dB(A) of minder bedraagt, gelden geen geluidszones.

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan waarin de aanleg van een nieuwe weg mogelijk wordt gemaakt, zorgt de wegbeheerder voor een akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van alle woningen in de zone van de toekomstige weg. De berekening wordt gemaakt op basis van de verkeersintensiteiten 10 jaar na openstelling van de weg. Indien de geluidsbelasting 50dB(A) of minder bedraagt, kan het bestemmingsplan vastgesteld worden. Blijkt de geluidsbelasting hoger dan 50dB(A) dan dienen er aanvullende maatregelen getroffen te worden om alsnog te voldoen aan de norm. Het type maatregel is per situatie te bepalen.

Geluid in 30 km/uur gebieden

In de praktijk hebben de meeste klachten betrekking op de optredende piekgeluidsniveaus die worden veroorzaakt door de met hoge snelheid over de verkeersplateaus rijdende voertuigen. Als de verkeersstroom in hoofdzaak bestaat uit lichte voertuigen (auto's), dan zullen verkeersplateaus in het algemeen geen significante toename van het totale verkeersgeluid of van een individueel voertuiggeluid met zich meebrengen. Onderzoek heeft uitgewezen dat de geluidsniveaus dan overdag zelfs lager zijn door de getroffen snelheidsremmende maatregelen.

Trillingen

Trillingen kunnen worden veroorzaakt door onvlakheden in het wegdek zoals bijvoorbeeld een verkeersplateau. Dit kan aanleiding geven tot het ontstaan van sterke trillingen. De mate van trilling is afhankelijk van het type voertuig, de beladingstoestand, de rijnsnelheid en de vorm van het verkeersplateau. Bij het passeren van vooral zware voertuigen ontstaan er trillingen ter plaatse van de op- en afrit van het verkeersplateau en in sommige gevallen ook op het plateau zelf (bijvoorbeeld een klinkerplateau). De trillingen breiden zich als golven uit in de wegconstructie en door de ondergrond en kan voor de omliggende bebouwing overlast veroorzaken. Op dit moment bestaat er nog geen wetgeving waarin de richtlijnen voor trillingen zijn opgenomen. De Stichting Bouwresearch heeft SBR-richtlijnen opgesteld die algemeen aanvaard worden voor de beoordeling van schade, hinder en storing aan apparatuur. In de praktijk blijkt dat trillingen vrijwel uitsluitend optreden als gevolg van het passeren van zware voertuigen. In woonwijken is dit aandeel verkeer ondergeschikt.

3.9.2 Luchtkwaliteit

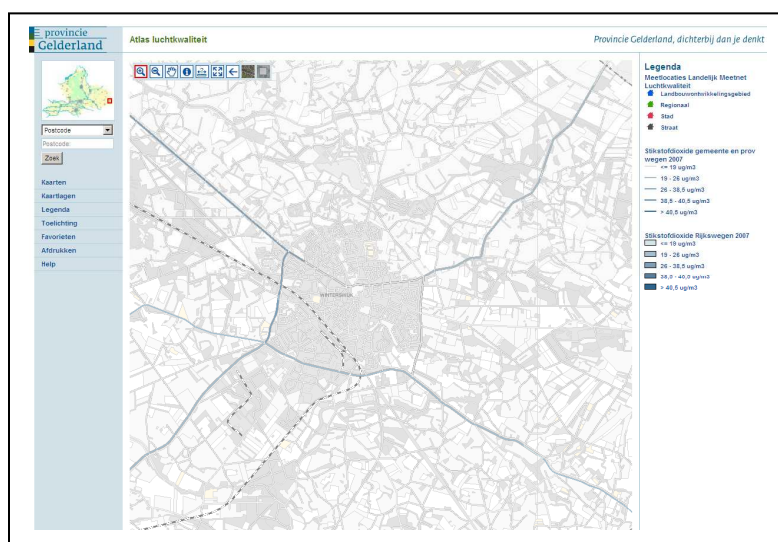
In het kader van de fietsbalans is er specifiek onderzoek gedaan naar ultrafijn stof omdat dat de beste indicator is voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Fietzers hebben overwegend last van kortdurende maar wel hoge pieken. Waarschijnlijk komt dit door de kortdurende nabijheid van de ultrafijn stofbron en het verwaaien van emissies in de buitenlucht. Blootstellingpieken komen voor bij ontmoetingen met (sterk) vervuilende voertuigen. Dit zijn met name de drukke autowegen in de gemeente. Uit het onderzoek van de fietsbalans blijkt dat er tijdens de onderzoeksperiode sprake was van een piek op plaatsen met een kleine afstand tussen de fiets en autoverkeer. Dit was het geval op de volgende fietsroutes:

- Groenloseweg – Vredenseweg;
- Dingstraat;
- Stationstraat – Kleine parallelweg.

Automobilisten hebben gemiddeld lagere pieken die echter wel veel langer duren. Waarschijnlijk zijn de lagere pieken in de auto het gevolg van verdunning in het ventilatiesysteem van de auto en uitmidding door het luchtvolume van de auto. Dat de pieken langer aanhouden is het gevolg van het feit dat auto's vaak langere tijd achter hetzelfde (vervuilende) voertuig aanrijden en het feit dat de vieze lucht langer nodig heeft om de auto weer te verlaten. Uit het onderzoek van de fietsbalans blijkt dat er sprake is van een piek op de volgende autoroutes³:

- Vredensestraat;
- Dennendijk.

De provincie Gelderland houdt op interactieve kaarten de mate van luchtverontreiniging bij langs het net van Rijkswegen en de provinciale wegen in de provincie Gelderland, zie afbeelding 3.19. De rondweg West en Zuid zijn de wegen met de hoogste waarde in Winterswijk. Deze waarde liggen echter nog beneden de landelijke normen.

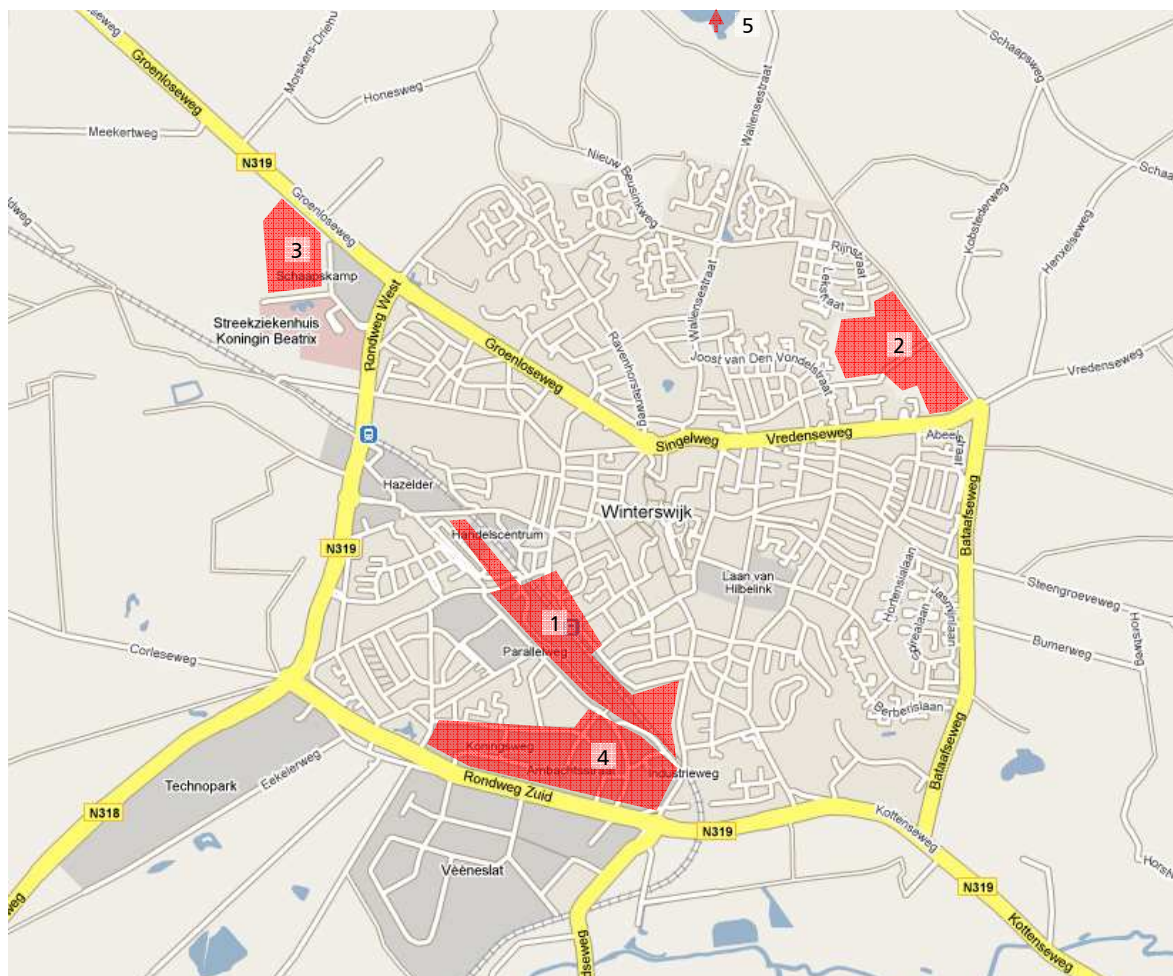


Figuur 3.19: Luchtverontreiniging gemeente Winterswijk (Bron: provincie Gelderland).

³ Vanwege technische problemen zijn niet alle gegevens van de steekproef zichtbaar in de fietsbalans. Het is dus mogelijk dat er op meer locaties sprake is van een piekmoment.

4. RUIMTELIJKE EN INFRASTRUCTURELE ONTWIKKELINGEN

In Winterswijk staan verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op stapel. In afbeelding 4.1 staat aangegeven worden waar deze ontwikkelingen plaatsvinden, vervolgens worden de ontwikkelingen beknopt beschreven in dit hoofdstuk.



Afbeelding 4.1: Ruimtelijke ontwikkelingen in Winterswijk. De nummers corresponderen met de hierna volgende paragraafnummers.

4.1 SPOORZONE

Het gebied ten zuiden van station Winterswijk krijgt een nieuwe impuls, zie afbeelding 4.2. De ruimtelijke visie Spoorzone West zet in op het bouwen van type voorzieningen met een centrumstedelijk karakter (middelbare school, sportveld, bioscoop e.d.). Meervoudig ruimtegebruik is één van de basisprincipes. Bij de parkeervoorzieningen is uitgegaan van dubbelgebruik van de functies school, centrumbezoek, P&R en horeca. De drie hoofddoelstellingen van de ontwikkeling Spoorzone zijn:

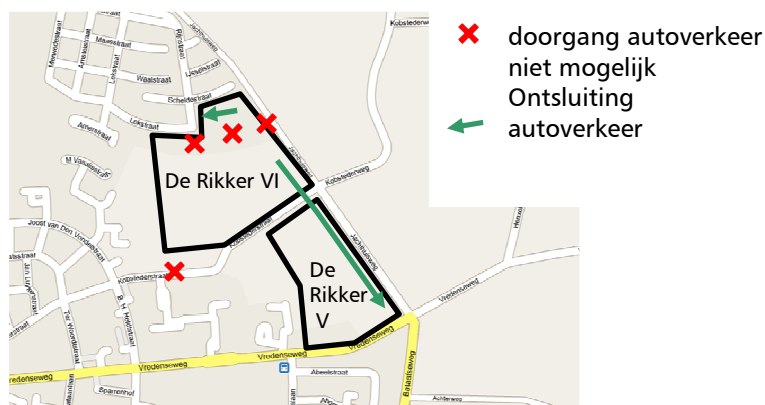
- de verpauperde spoorzone herontwikkelen;
- het vergroten en tot eenheid maken van centrum en spoorzone;
- de bereikbaarheid Winterswijk verbeteren door de kwaliteit van intermodale verplaatsing te verhogen.



Afbeelding 4.2: Ontwikkelingen Spoorvisie.

4.2 DE RIKKER

In het noordoosten van Winterswijk wordt de nieuwe woonwijk De Rikker gebouwd, zie afbeelding 4.3. Deze wijk wordt nog uitgebreid met de laatste twee fasen: De Rikker V en VI. In deze fasen worden ongeveer 300 woningen gerealiseerd in een gebied dat aan de oostzijde begrensd is door de Jachthuisweg, aan de zuidzijde door de Vredenseweg en aan de noordkant door de woningbouw van De Rikker II en III. De hoofdontsluiting van de wijk vindt plaats op Vredenseweg, het noordelijk deel van De Rikker VI wordt mogelijk ontsloten op de Rijnstraat. Er zal geen doorgaand verkeer mogelijk zijn tussen de Vredenseweg en de Rijnstraat. In de Kobstederstraat komt een knip, zodat deze straat alleen fietsverkeer uit De Rikker ontsluit.



Afbeelding 4.3: Nieuwe woonwijk De Rikker V en VI.

4.3 BEATRIXPARK

Het Beatrixpark naast het ziekenhuis wordt herontwikkeld. De huidige fabriek maakt plaats voor een kantoorachtige inrichting. Er is inmiddels een stedenbouwkundig plan, zie afbeelding 4.4. In dit plan is voorzien in een extra ontsluiting op de Groenloseweg (provinciale weg). Deze aansluiting is door een gebied met een es. De provincie is gestart met de verkenningfase.



Afbeelding 4.4: Stedebouwkundig plan Beatrixpark.

4.4 VÈÈNESLAT NOORD

Het bedrijventerrein Vèèneslat Noord wordt op dit moment gerevitaliseerd, zie afbeelding 4.5. De ruimtelijke principes hierbij zijn:

- Versterking van de ontsluiting en de interne verkeersstructuur;
- Verkleuring naar bedrijven uit lagere milieucategorieën (aantrekken bedrijven met weinig hinder ter vervanging van bedrijven die meer hinder veroorzaken);
- Inbreiding met bedrijven uit lagere milieucategorieën;
- Verbetering ruimtelijke kwaliteit;
- Oriëntatie op Rondweg Zuid.



Afbeelding 4.5: Herontwikkeling Vèèneslat Noord.

4.5 'T HILGELo EN MEDDO

Ten noorden van de waterplas 't Hilgelo komt een vakantiepark met ongeveer 125 luxe vakantiewoningen (Praedium). Daarnaast komt er een indoor speeltuin bij de Sevink Mölle. In Meddo wordt een nieuwe woonwijk ontwikkeld waarvan de eerste fase (38 woningen) in 2009 is gestart. Volgens de planning worden de laatste woningen na 2020 opgeleverd.

5. GEWENSTE SITUATIE

5.1 WEGENCATEGORISERING EN VERKEERSCIRCULATIE

De infrastructuur dient zodanig robuust te zijn dat het verkeer in de periode tot 2015 op een vlotte en veilige manier kan worden afgewikkeld. Winterswijk is in westelijke richting via de N318 en N319 verbonden met de N18. Er zijn plannen om deze N18 te reconstrueren. De regio heeft de voorkeur uitgesproken voor de variant N18 waarbij de weg als 2x1 rijstrook wordt doorgetrokken met een maximum toegestane snelheid van 100 km./u. Uit het model dat Rijkswaterstaat hanteert blijkt dat de intensiteit als gevolg van deze aanleg op de N319 (Groenloseweg) niet significant toeneemt ten opzichte van het referentiemodel 2020.

Het doortrekken van de A15 naar de N18 heeft tot gevolg dat de hoeveelheid doorgaand verkeer licht toeneemt. De groei wisselt tussen de 0,5 en 2,2%. De effecten op de routes haaks op de N18 (zoals de N319) zijn beperkt. (bron: RWS, trajectnota MER deel B, toelichting). De gevolgen van beide ontwikkelingen zijn verder niet meegenomen omdat de realisatie hiervan buiten de planperiode van dit Verkeersstructuurplan valt.

De infrastructuur in gemeente Winterswijk dient zodanig robuust te zijn dat het verkeer in de periode tot 2015 op een vlotte en veilige manier kan worden afgewikkeld. De verkeersintensiteiten in deze periode zijn in te schatten door te kijken naar de huidige verkeersintensiteiten, de autonome groei en de ruimtelijke ontwikkelingen⁴. Door de huidige intensiteiten op te hogen met de verwachte autonome groei en indien van toepassing aan te passen aan de aangepaste infrastructuur, kan gekeken worden of het verkeer goed verwerkt kan worden, of dat de verwachte intensiteiten de maximaal toelaatbare intensiteiten naderen of overschrijden. Tevens wordt gekeken of het verkeer nog steeds voldoende afgewikkeld wordt als rekening wordt gehouden met de verkeersgeneratie veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen. Indien het verkeer onvoldoende kan worden afgewikkeld, zijn aanpassingen noodzakelijk aan de wegencategorisering, verkeerscirculatie en/of vormgeving zodat gebruik, functie en vormgeving weer in overeenstemming zijn met elkaar. De berekening van de verkeersgeneratie van de ruimtelijke ontwikkelingen is terug te vinden in bijlage III.

Voor de autonome groei van intensiteiten wordt uitgegaan van een jaarlijkse groei van 1% op de provinciale wegen, 0,5% op gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom en 0% groei op gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom⁵. De intensiteiten van de wegen in Winterswijk in 2015, zijn weergegeven in bijlage IV.

Verder zijn er enkele infrastructurele aanpassingen gepland voor de periode na 2015, die invloed hebben op de verdeling van het verkeer in de toekomst. Door de mogelijke ontwikkeling van de nieuwe spoorwegovergang in het verlengde van de Dingstraat (op dit moment volop in studie), zal het doorgaand verkeer van de Wooldseweg en Kottenseweg verdwijnen en zal het verkeer in de omgeving van deze wegen en de Spoorzone anders worden verdeeld. Hierbij zijn er nog twee varianten voor de Misterstraat:

⁴ De volgende ruimtelijke ontwikkelingen zijn meegenomen: Spoorzone, De Rikker, Beatrixpark en 't Hilgerlo. De overige ruimtelijke ontwikkelingen genereren een beperkte hoeveelheid verkeer die nauwelijks invloed hebben op de totale intensiteit.

⁵ Deze autonome groei is bepaald naar aanleiding van demografische ontwikkelingen.

- Variant 1: de spoorwegovergang Misterstraat blijft gehandhaafd;
- Variant 2: de spoorwegovergang Misterstraat wordt afgesloten voor motorvoertuigen.

Bijlage V geeft de verdeling weer van intensiteiten van het verkeer, rekeninghoudende met de infrastructurele aanpassingen. Hierbij is uitgegaan van de intensiteiten inclusief autonome groei (zie bijlage IV) en uitgangspunten die in bijlage V zijn beschreven. De intensiteiten op de wegen in Winterswijk zijn vergeleken met de maximaal toelaatbare intensiteiten, zoals beschreven in paragraaf 3.2.1. De wegen waarvan de intensiteiten de maximaal aanvaardbare intensiteiten naderen of overschrijden zijn hierna weergegeven.

Straat	Intensiteiten autonoom + infrastructurele aanpassingen 2015, excl. ruimtelijke ontwikkelingen (mvt/etm)	Max intensiteit Winterswijk (mvt/etm)	Max intensiteit landelijk (mvt/etm)	Marge: intensiteit t.o.v. maximum Winterswijk (mvt/etm)
Europalaan	11.400	12.000	15.000	600
Vredensestraat	10.900	12.000	15.000	1.100
Zonnebrink (Weurden - Laan van Hilbelink)	11.500	12.000	15.000	500
Dingstraat (Weurden – Roelvinkstraat)	11.300	12.000	15.000	700
Dingstraat (nieuwe spoorwegovergang) ¹	10.800	12.000	15.000	1.200
Dingstraat (nieuwe spoorwegovergang) ²	12.900	12.000	15.000	-900
Parallelweg ¹	12.300	12.000	15.000	-300
Parallelweg ²	14.400	12.000	15.000	-2.400
Bataafseweg	7.500	5.000	6.000	-2.500
Verlengde Ratumsestraat ³	5.300	5.000	6.000	-300
Burg. Bosmastraat ³	5.200	5.000	6.000	-200

¹Bij variant 1: handhaven spoorwegovergang Misterstraat.

²Bij variant 2: afsluiten spoorwegovergang Misterstraat voor motorvoertuigen.

³Hierbij is geen rekening gehouden met een verwachte krimp in intensiteiten. Er zijn geen problemen te verwachten in de toekomst.

De overige intensiteiten zijn gelijk bij beide varianten.

Alle intensiteiten zijn afgerond op honderdtallen.

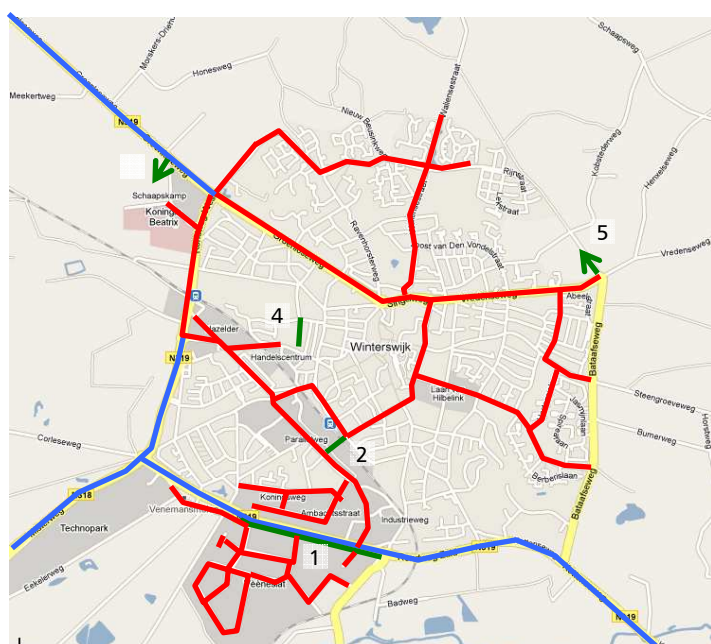
In de directe omgeving van de meeste grote ruimtelijke ontwikkelingen is voldoende ruimte om het extra gegenereerde verkeer te verwerken, alleen in de omgeving van de spoorzone is dit niet het geval. In het noordoosten van de kern worden de maximumintensiteiten niet benaderd. Het extra verkeer dat de Rikker genereert kan goed opgevangen worden. Hetzelfde geldt voor 't Hilgelo ten noorden van de kern. Door het aanpassen van de parkeeroute is de verwachting dat de intensiteiten op de Burg. Bosmastraat lager zullen uitvallen dan de bovenstaande berekende aantallen, hier is geen probleem te verwachten. Hetzelfde geldt voor de Verlengde Ratumsestraat. Doordat deze weg beter wordt ingericht conform de Duurzaam Veilig richtlijnen voor erftoegangswegen, zal deze weg minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer, zodat dit meer over de parallel gelegen Laan van Hilbelink en vooral de Vredenseweg zal gaan rijden. Hierdoor zullen de intensiteiten naar verwachting onder de maximum intensiteit blijven. [Op het zuidelijke deel van de Bataafseweg \(tussen de Laan van Hilbelink en de Kottenseweg\) zijn de intensiteiten kritisch, deze worden te hoog \(ze komen hoger dan de landelijke richtlijn\).](#)

Ook in de spoorzone zijn de intensiteiten hoog. Het wel of niet afsluiten voor motorvoertuigen van de spoorwegovergang Misterstraat is duidelijk van invloed op de omliggende wegen. In variant 2, waarbij de spoorwegovergang wordt afgesloten, zijn de intensiteiten op de spoorwegovergang Dingstraat, de Parallelweg en de Stationsstraat ongeveer 2.000 mvt/etm hoger dan in variant 1. Op de Stationsstraat rijden in de variant met handhaven spoorwegovergang 2.100 mvt/etm, is de spoorwegovergang afgesloten, dan is dit 4.000 mvt/etm. Als alleen gekeken wordt naar intensiteiten, kan deze weg mogelijk afgewaardeerd worden naar erftoegangsweg. Als rekening wordt gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen, levert variant 2 op de [Parallelweg](#) grote problemen op, omdat de intensiteiten duidelijk boven de landelijke norm komen te liggen.

Uitgaande van de huidige prognoses en verdeling van het verkeer zoals beschreven in dit VSP is het niet verstanding om de spoorwegovergang Misterstraat af te sluiten. Er dient echter nog wel nader onderzoek gedaan te worden om hier duidelijke uitspraken over te doen. Er zijn namelijk nog meer factoren van invloed op het wel of niet afsluiten van de spoorwegovergang Misterstraat (o.a. aantal spoorwegovergangen in Winterswijk). Dit onderzoek is opgenomen in het uitvoeringsprogramma van dit VSP 2010.

Ook met het handhaven van de spoorwegovergang Misterstraat overschrijden verschillende wegen in de spoorzone de maximumintensiteiten. Hoewel er vergeleken met de landelijke norm nog rek mogelijk is, zal deze landelijke norm ook genaderd of overschreden worden. Dit komt door de grote verkeersgeneratie van ongeveer 9.000 mvt/etm van de ontwikkelingen in de spoorzone. Afhankelijk van de verdeling van dit verkeer kan de intensiteit op de 3 gebiedsontsluitingswegen die het gebied ontsluiten ongeveer 3.000 tot 4.000 mvt/etm toenemen. De verwachting is dat vooral de Europalaan, de Parallelweg en de Dingstraat / Zonnebrink / Vredensestraat (tussen Parallelweg en Singelweg) erg druk worden, met intensiteiten ruim over de 12.000 mvt/etm, en mogelijk zelfs meer dan 15.000 mvt/etm. Omdat er op lange termijn een bevolkingskrimp verwacht wordt in Winterswijk, is het niet de verwachting dat de intensiteiten nog verder toenemen na 2015.

In afbeelding 5.1 zijn in rood alle gebiedsontsluitingswegen (GOW) in de kom van Winterswijk aangegeven. De GOW buiten de kom zijn in blauw aangegeven. Alle overige wegen zijn erftoegangswegen (ETW). In deze afbeelding zijn ook wegen in groen aangegeven, deze worden nieuw aangelegd voor de ontsluiting van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.



Afbeelding 5.1: wegcategorisering. Blauwe lijnen: GOW buiten de kom. Rode lijnen: GOW binnen de kom, overige wegen zijn ETW. Groene wegen: wegen die nieuw worden aangelegd.

Nr 1: De groene weg langs de GOW buiten de kom in het zuiden van Winterswijk is de nieuwe parallelstructuur, die uitritten op de GOW voorkomt.

Nr. 2: De groene weg aan de zuidkant van het centrum is de nieuwe spoorwegovergang ter hoogte van de Dingstraat, dit wordt een GOW.

Nr. 3: De groene weg ten westen van de kern is een nieuwe ontsluiting voor het bedrijventerrein Beatrixpark.

Nr. 4: De groene weg aan de westkant van het centrum zal de Tuunterstraat en Leliestraat verbinden.

Nr. 5: De weg aan de noordoostkant van de kern Winterswijk zal de nieuwe woonwijk De Rikker V en VI ontsluiten op de Vredenseweg.

In afbeelding 5.1 bij nummer 4 is een nieuwe verbinding weergegeven tussen de Leliestraat en de Tuunterstraat. Deze weg zal aangelegd worden bij het ontwikkelen van woningen op deze locatie. Het is niet wenselijk dat deze weg de doorgang van doorgaand verkeer mogelijk maakt. Dit zou namelijk sluipverkeer tussen de Groenloseweg en Tuunterstraat in de hand werken en daarmee overlast veroorzaken in het verblijfsgebied ten westen van het centrum. De vormgeving van deze weg dient verder uitgewerkt te worden bij de ontwikkeling van dit gebied.

De route via de Bataafseweg en Laan van Hilbelink is vanuit zuidoostelijke richting een alternatief voor de Parallelweg en Dingstraat. Hoewel dit alternatief grotendeels bestaat uit GOW, is het toch wenselijk dat het centrum in zuidoostelijke richting voornamelijk via de Dingstraat en de Parallelweg wordt ontsloten. De inrichting van het gehele westelijke deel van de Laan van Hilbelink is namelijk onvoldoende veilig voor fietsers. Op lange termijn kan deze weg mogelijk als ETW of als volwaardige GOW worden ingericht, afhankelijk van ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast is de Bataafseweg ingericht als ETW en daardoor niet geschikt voor doorgaand verkeer. Op lange termijn kan deze weg mogelijk als GOW ingericht worden. Dit heeft gevolgen voor de ruimtelijk inpassing.

Gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen (GOW) hebben zowel een stroomfunctie als een uitwisselingsfunctie. Uitwisseling vindt plaats op de kruisingen, stromen op de wegvakken tussen de kruispunten. Op wegvakken wordt het langzaam verkeer gescheiden van het autoverkeer. GOW zijn uitgevoerd in asfaltverharding en moeten voorzien zijn van fietsvoorzieningen, daarnaast zijn trottoirs wenselijk. De voorkeur gaat uit naar vrijliggende fietspaden, op plaatsen waar dit door beperkte beschikbare ruimte niet mogelijk is, zijn fietsstroken noodzakelijk. Omdat op de wegvakken uitwisseling zoveel mogelijk wordt voorkomen, is parkeren op de rijbaan niet toegestaan. Parkeren is wel mogelijk in parkeervakken. Verder dient het aantal uitwegen zoveel mogelijk te worden beperkt, er is maximaal één uitweg per kavel toegestaan en er worden geen nieuwe uitwegen aangesloten op GOW. In het handboek ruimte van de gemeente Winterswijk staan richtlijnen voor de inrichting van de GOW.

Erftoegangswegen

Op erftoegangswegen (ETW) vindt overal uitwisseling plaats, de verblijfsfunctie staat centraal. Doorgaand verkeer maakt geen gebruik van ETW. Verkeer wordt gemengd op een enkele rijloper. Daar waar een trottoir aanwezig is, worden voetgangers gescheiden van het overige verkeer. Voetgangers kunnen overal oversteken. Op de meeste plaatsen is het mogelijk te parkeren op de rijbaan of in parkeervakken. Om hoge snelheden en sluipverkeer tegen te gaan zijn rechtstanden kort, hebben wegprofielen een beperkte breedte en zijn er snelheidsremmende voorzieningen aanwezig. Er wordt in principe gebruik gemaakt van klinkerverharding. Uitwegen zijn toegestaan op ETW. Per kavel geldt dat er maximaal één uitweg wordt toegestaan. De richtlijnen met betrekking tot de inritvergunning zijn opgenomen in bijlage VI. In het handboek ruimte van de gemeente Winterswijk staan richtlijnen voor de inrichting van de ETW.

Fietsverkeer versus autoverkeer

Om autoritten over korte afstand te ontmoedigen en het fietsverkeer zoveel mogelijk te faciliteren, zijn wijken ontkoppeld. Hiermee wordt bedoeld dat wijken voor autoverkeer slechts op een beperkt aantal punten ontsloten worden en dat dit bij voorkeur niet de kortste routes richting het centrum zijn. Voor het fietsverkeer dienen wijken juist wel op veel punten ontsloten te worden, zodat fietsers een zo direct mogelijke route naar hun bestemming kunnen kiezen. Knippen in wegen voorkomen alleen de doorgang van snelverkeer, langzaam verkeer ondervindt hier geen hinder van.

Voetgangers

Voetgangers kunnen zich overal begeven, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Binnen de kern is het wenselijk dat trottoirs aan beide zijden langs alle gebiedsontsluitingswegen (GOW) liggen. In verblijfsgebieden liggen in de meeste gevallen ook trottoirs. Eenzijdig dient er minimaal een trottoir van 1,50 meter, maar bij voorkeur 1,80 meter breed te zijn, zodat deze goed bruikbaar is voor alle groepen, zoals bijvoorbeeld minder validen, rolstoelgebruikers en mensen met een kinderwagen. Op plaatsen met veel voetgangers, zoals bij het centrum en het station, zijn trottoirs indien mogelijk extra breed. Op GOW maken voetgangers gebruik van het trottoir en begeeft men zich alleen op de rijbaan om over te steken. Het is wenselijk dat dit oversteken alleen op de kruisingen plaatsvindt. In de verblijfsgebieden (erftoegangswegen) vindt overal uitwisseling plaats en kunnen voetgangers gebruik maken van de gehele weg, wel zijn hier in de meeste gevallen trottoirs aanwezig waar voetgangers gebruik van dienen te maken. Buiten de bebouwde kom maken voetgangers op GOW gebruik van het fietspad of een parallelweg, op erftoegangswegen gebruikt men de rijbaan en/of de berm.

Het voetgangersgebied in het centrum wordt gehandhaafd. In dit gebied is 's ochtends bevoorradingsverkeer toegestaan, daarnaast is fietsen toegestaan buiten de openingstijden van de winkels in het centrum. In de Ratumsestraat, Roelvinkstraat, Meddosestraat, Weurden, Spoorstraat en Willinkstraat is fietsen ook tijdens openingstijden toegestaan. Als het parkeren van de markt verdwijnt, worden de verschillende delen samengevoegd tot één groot voetgangersgebied.

Voetgangersoversteekplaatsen

Het oversteken van GOW wordt zoveel mogelijk gebundeld op kruisingen. In uitzonderingsgevallen kan een voetgangersoversteekplaats met zebramarkering (zebrapad, VOP) aangelegd worden. VOP's worden alleen aangelegd op GOW binnen de kom in de volgende situaties:

- Bij rotondes;
- Op wegvakken en bij kruisingen, met de volgende voorwaarden:
 - o Beide zijden van de GOW hebben een belangrijke (voetgangers)relatie of een schoolroute kruist de GOW;
 - o De GOW vormt een barrière voor voetgangers;

Alle VOP's moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:

- o De VOP ligt in de natuurlijke looplijn van de voetganger;
- o Het onderlinge zicht van voetganger en automobilist is gewaarborgd;
- o De VOP is duidelijk herkenbaar (opvallendheid, denk aan attentieverhogende maatregelen, verticale elementen, verharding);
- o De VOP is goed verlicht;
- o De VOP ligt in de lijn der verwachting van zowel voetganger als automobilist;
- o Indien de VOP op een wegvak wordt aangelegd, zijn snelheidsverlagende maatregelen aanwezig, zoals een middengeleider (steunpunt met een minimale breedte van 2 meter) of een verkeersdrempel.

VOP's worden in principe niet aangelegd op ETW.

Terughoudendheid bij het aanleggen van een VOP is gewenst. Overstekende voetgangers hebben voorrang en denken ongehinderd te kunnen oversteken. Men zal minder snel wachten met oversteken omdat men denkt dat het verkeer wel op tijd zal stoppen. Echter in lang niet alle gevallen wordt voorrang verleend door verkeer op de GOW. Dit brengt onveiligheid met zich mee, waardoor het mogelijk is dat de objectieve verkeersveiligheid minder wordt door de aanleg van een VOP.

Een VOP komt in aanmerking verwijderd te worden als deze op een ETW ligt of als de onderstaande omstandigheden van toepassing zijn :

- Het verwijderen levert duidelijk een bijdrage aan de objectieve of subjectieve verkeersveiligheid;
- Het verwijderen is gecommuniceerd met bewoners, bezwaren worden meegenomen in de afweging.

Bijlage VII geeft een overzicht van de VOP's die in 2009 aanwezig waren en geeft aan of deze gehandhaafd kunnen blijven.

5.2 VERKEERSVEILIGHEID

De doelstelling is het aantal slachtoffers (doden en ziekenhuisopnamen) per jaar te verminderen met 5%. Om de invloed van fluctuaties tegen te gaan wordt dit aantal steeds gemeten over de laatste 3 jaar. In 2006 t/m 2008 was dit aantal 78. In 2013 t/m 2015 dient dit aantal minder dan 55 te zijn.

Gevaarlijke locaties in Winterswijk zijn het kruispunt Laan van Hilbelink / Zonnebrink / Wheme en de provinciale wegen N318 en N319 naar Aalten, Groenlo en Oeding. In 2015 zijn al deze locaties aangepakt.

Gebiedsontsluitingswegen

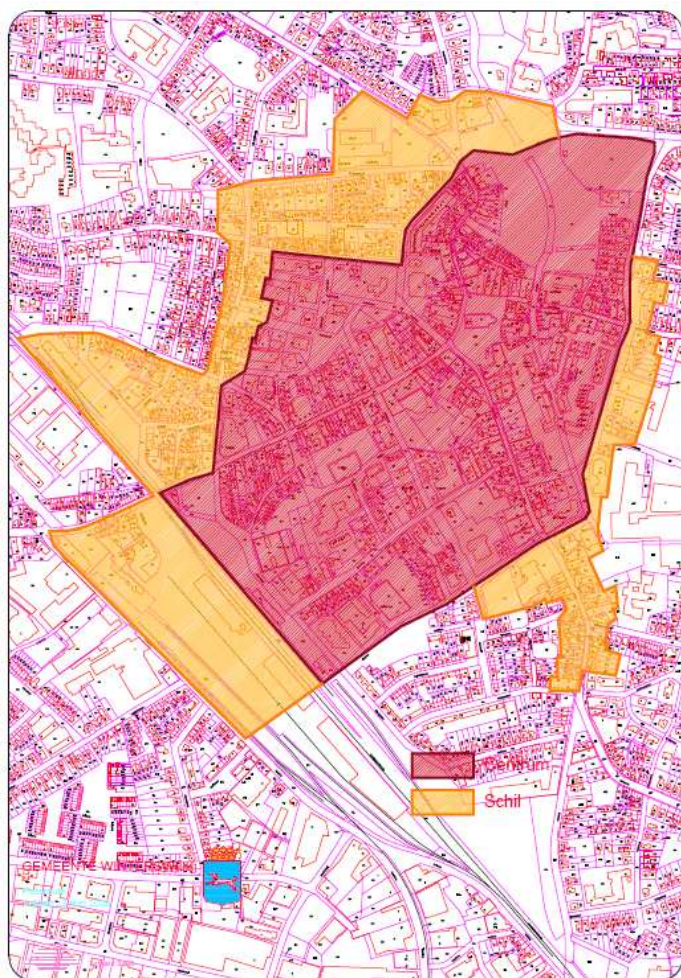
Aandachtspunten blijven de gebiedsontsluitingswegen (GOW), deze moeten veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen hebben (lengterichting) en ze moeten veilig oversteekbaar zijn voor langzaam verkeer (dwarsrichting, bijvoorbeeld dmv middengeleiders). De beschikbare ruimte is in verschillende gevallen een knelpunt (bijvoorbeeld Groenloseweg, Vredenseweg, Vredensestraat en Zonnebrink). Hoge snelheden op de lange rechtstanden van de Groenloseweg en Parallelweg moeten tegengegaan worden. Een mogelijkheid hiervoor is het uitbuigen van de Groenloseweg en het aanleggen van een fietsoversteek ter hoogte van het begin van de parallelweg. Een andere mogelijkheid is het visueel versmallen van de rijbaan door het aanbrengen van fietssuggestiestroken. Oversteken van de GOW dient op kruisingen plaats te vinden, omdat motorvoertuigen daar een relatief lage snelheid hebben. Bovendien ligt op kruisingen de attentiewaarde van bestuurders hoger en wordt overstekend verkeer meer verwacht.

5.3 PARKEERVOORZIENINGEN EN PARKEERBELEID

Een goede bereikbaarheid en een goede parkeersituatie zijn erg belangrijk voor Winterswijk. Het parkeren in Winterswijk is in twee typen in te delen: het centrumparkeren en het parkeren in de wijken.

Het centrumparkeren

In Winterswijk worden de parkeernormen uit de CROW-publicatie 182 aangehouden. Om dit goed te kunnen toepassen zijn twee verschillende gebieden vastgesteld: centrum en schil, deze zijn weergegeven in afbeelding 5.2. De overige gebieden behoren tot rest bebouwde kom.



Afbeelding 5.2. Gebieden parkeernormen. Bron: Gemeente Winterswijk

De parkeervisie is in 2008 vastgesteld. Op dit moment wordt de parkeervisie uitgewerkt tot een uitvoeringsprogramma. In dit VSP zal dan ook niet nader ingegaan worden op het centrumparkeren.

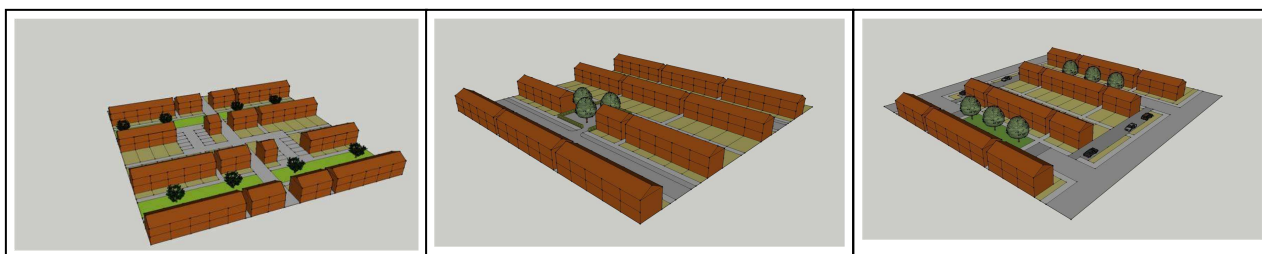
Het parkeren in de wijken

Bij het parkeren in de woonwijken spelen andere problemen dan in het centrum. Hierbij is het vooral van belang dat er voldoende parkeercapaciteit is op een acceptabele afstand van de woningen. In de wijken treden vooral problemen op in De Pas (Pashegge), Pelkwijk (o.a. Ligusterlaan), Scholtenenk, De Batavier, Sleswijk en de Kreilstraat en directe omgeving.

In **De Pashegge** moeten de oplossingen die het parkeerprobleem kunnen verkleinen vooral gezocht worden in **het efficiënter inrichten van de straten**, zodat meer parkeerplaatsen gecreëerd worden.

In [Scholtenenk en Pelkwijk](#) wordt niet voldaan aan de huidige parkeernorm. Deze parkeernorm ligt tegenwoordig hoger dan in het verleden door het gestegen autobezit. Hierdoor zijn wijken uit vroegere jaren niet ingericht op de huidige parkeernorm. In de Structuurvisie Winterswijk (2010) is aangegeven dat onder andere Scholtenenk en Pelkwijk in aanmerking komen voor kleinschalige herstructureringen of verplaatsingen van woonfuncties om ruimte voor groen ten parkeren te realiseren.

Met deze herstructureringen worden een beter gebruik van de openbare ruimte en sterkere relaties met de omgeving van de wijken nagestreefd. Er wordt onder andere ingezet op een betere openbare ruimte door een afname van de parkeerdruk. Er zijn in enkele delen van de wijk structurele oplossingen nodig om een lagere druk op de openbare ruimte te realiseren. Mogelijkheden om de ruimte in de wijken beter te benutten liggen bijvoorbeeld rond de scholen en op achterterreinen. Maar ook komen er vaak diepe tuinen voor in delen van de wijken. Verder moet in delen van Hakkelerkamp en Scholtenenk op termijn gedacht worden aan 'enige verdunning' van het aantal woningen. In de vrijgekomen ruimte kan groen en parkeren gerealiseerd worden. De combinatie is belangrijk, deze twee moeten samengaan om een aantrekkelijk beeld te creëren. Afbeelding 5.3 toont enkele voorbeelden van verdunning van woningen.



Parkeren in plaats van huizen

Parkeren maskeren

Parkeren op de kop

Afbeelding 5.3. Mogelijkheden bij stedenbouwkundige aanpassing. Bron Structuurvisie Winterswijk (2010), LOS Stadomland.

In de [Kreilstraat en directe omgeving](#) is een parkeerprobleem, echter de precieze omvang en de oorzaken van dit probleem zijn niet duidelijk. Het gebied ligt dicht bij het centrum en de Kreilstraat is een zijstraat van een belangrijke aanvoerroute naar het centrum. Mogelijk kan de situatie veranderen als de route naar het centrum in de toekomst niet langer over de Wooldseweg loopt. Voordat oplossingen bedacht worden, dient eerst het probleem en de oorzaken goed in beeld worden gebracht.

[Door het creëren van meer parkeerplaatsen of het weren van centrumbezoekers, worden de parkeerproblemen in de verschillende wijken verkleind of geheel weggenomen. Op plaatsen waar het niet mogelijk blijkt de problemen op te lossen, moet geaccepteerd worden dat men verder van de woning moet parkeren.](#)

Om het parkeren bij nieuwbouwplannen goed te faciliteren, zijn richtlijnen opgesteld in het "Handboek Ruimte" van de Gemeente Winterswijk ten aanzien van de parkeernormen:

["Alle nieuwbouwplannen dienen te voorzien in parkeren op eigen terrein, waar mogelijk met extra parkeercapaciteit voor de directe omgeving"](#)

Voor nieuwbouwprojecten worden de volgende parkeernormen gehanteerd:

Type woning	Parkeerplaatsen per woning	Waarvan parkeerplaatsen voor bezoekers
Dure woningen	2,2	0,3
Middensegment-woningen	1,9	0,3
Goedkope woningen	1,7	0,3
Serviceflat/aanleunwoningen	1,3 ^A	0,3
Verpleeg-/verzorgingstehuis	0,7	60% (0,42) ^B

^A hoger dan de CROW-norm, maar gebaseerd op de huidige Winterswijkse praktijk

^B bezoekersnorm volgens CROW-norm, hoger dan andere woningen ivm bezoek door hulpverlening

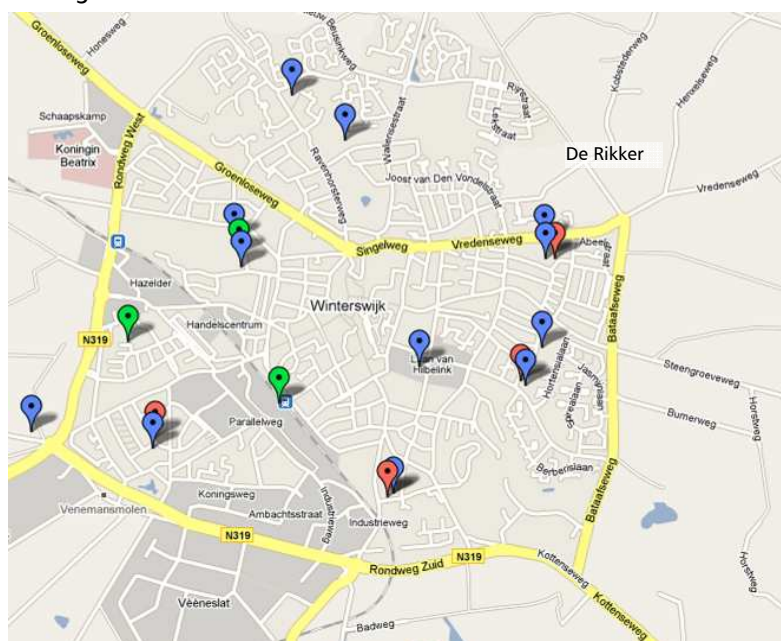
Daarbij gelden de volgende kanttekeningen:

- parkeerplaatsen voor bezoekers worden in de openbare ruimte gerealiseerd;
- parkeerplaatsen achter elkaar op eigen terrein van een woning (lange oprit) worden geteld als maximaal 1,5 parkeerplaats (niet voor bezoekers);
- parkeerplaatsen naast elkaar op eigen terrein (brede oprit) worden als aparte parkeerplaatsen geteld;
- garage/berging wordt niet geteld als parkeerplaats, omdat deze in praktijk niet gebruikt wordt als parkeerplaats.

5.4 SCHOLEN

Het verbeteren van de veiligheid van de schoolomgeving is een speerpunt. Om de schoolomgevingen zo veilig mogelijk te maken, wordt een voorstel gedaan hoe gemeente en scholen samen kunnen zorgen voor een verkeersveilige schoolomgeving en worden richtlijnen voor de inrichting van schoolomgevingen gegeven.

Door de verplaatsing van een basisschool, het samenvoegen van 2 basisschoollocaties en het samenvoegen van de 3 locaties van middelbare school De Driemark naar één locatie in de spoorzone ontstaan er 14 schoolomgevingen in de kern Winterswijk, zie afbeelding 5.4. In de nieuwe wijk De Rikker komt geen nieuwe school.



Afbeelding 5.4: Scholen in Winterswijk. Blauw: basisscholen. Groen: middelbare scholen. Rood: peuterspeelplaatsen. Verder zijn er in de gemeente nog basisscholen in Henxel, Huppel, Kotten, Miste, Woold en Meddo en peuterspeelzalen in Meddo, Kotten en Henxel

Rond basisscholen is sprake van een intensieve vermenging van snel- en langzaam verkeer. Tijdens het in- en uitgaan van de school krioelt het op straat niet alleen van de auto's en fietsers, maar ook van de kinderen. Die hebben meer oog voor andere zaken (papa, mama of een vriendje om mee af te spreken), dan voor het verkeer. De verkeerssituatie rond scholen wijkt in een aantal opzichten af van het algemene straatbeeld: het is een piekmoment, waar vaak het autoverkeer het grootste knelpunt is. Omdat schoolverkeer zoveel bijzondere kenmerken heeft en bijzondere kansen biedt, is het wenselijk om naast Duurzaam Veilig, apart aandacht te schenken aan de verkeersproblemen rond basisscholen. De schoolomgeving strekt zich in dit verband verder uit dan alleen de fysieke buurt met het schoolplein en de routes naar school. Ook de sociale en bestuurlijke omgeving horen daarbij.

De veiligheid rond schoolomgevingen en schoolroutes is een brede maatschappelijke verantwoordelijkheid van alle betrokkenen (gemeente, scholen, ouders en kinderen). Het belonen van goed gedrag is wenselijk en ook effectief. In dat kader kunnen door scholen (in samenwerking met gemeente) verkeersprojecten worden opgestart. Doel is om o.a. ouders uit de auto te halen, het haal- en brenggedrag van ouders aan te pakken, maar ook veilig verkeersgedrag door iedereen. Door een integrale aanpak met alle basisscholen ontstaat er een groter draagvlak en maatschappelijke betrokkenheid.

Twee keer per jaar is er overleg tussen de gemeente, de scholen en VVN. Onderwerpen die bij dit overleg besproken kunnen worden, zijn:

- Betrokkenheid van ouders: door ouders bewust te maken van hun eigen verantwoordelijkheden en de invloed die zij hebben op de verkeersveiligheid rond de school kan er invloed uitgeoefend worden op het haal- en brengpatroon;
- Haal- en brengafspraken: het zou mooi zijn als er bij de inschrijving van nieuwe leerlingen aandacht is voor de afspraken die er zijn voor het halen en brengen van de kinderen. Hieronder vallen ook de parkeerafspraken. Wie mag waar parkeren en waarom? Duidelijk communicatie zorgt ervoor dat afspraken ook nagekomen worden;
- Bereikbaarheid voor kinderen, veilige schoolroutes: De schoolomgeving moet bereikbaar en begrijpelijk zijn voor kinderen, zodat ze de school zelfstandig kunnen bereiken (gemiddeld gaat een kind van 8,5 jaar zelfstandig naar school). Door een goede inrichting van de schoolomgeving en de schoolroute (zie afbeelding 5.5) kunnen kinderen mogelijk iets eerder zelfstandig naar school. Bij de schoolroutes is het van belang dat deze zoveel mogelijk gescheiden zijn van het autoverkeer. Door doorsteekjes en solitaire voet- en fietspaden wordt zoveel mogelijk een veilige plaats voor het schoolverkeer te voet en op de fiets gecreëerd waarbij ontmoetingen met het autoverkeer zoveel mogelijk worden voorkomen;



Afbeeldingen 5.5 en 5.6. Solitair voet- en fietspad nabij een school. Attentieverhogende maatregelen nabij een school.

- 30 km/uur bij de schoolingang: De school ligt in een verblijfsgebied waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Er zijn attentieverhogende maatregelen die de schoolzone aangeven (zie afbeelding 5.6). De maximumsnelheid wordt met snelheidsremmende maatregelen afgedwongen. Inhalen is vóór de schoolingang verboden. Inhaalbewegingen maken de verkeerssituatie onoverzichtelijk. De oversteek voor de school wordt door veel kinderen gebruikt. Deze oversteek is goed ingericht en indien mogelijk staan er brigadiers. Indien mogelijk is de weg versmald vóór de schoolingang, zodat de oversteek voor kinderen kort is en er slechts uit één richting tegelijk verkeer kan komen;
- Voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en auto's: het gebruik van de fiets in plaats van de auto zorgt voor minder verkeerschaos in de schoolomgeving. Wanneer veel kinderen met de fiets worden gehaald en gebracht, kunnen zij ook jonger en zelfstandig naar school fietsen. Goede en voldoende fietsparkeerplaatsen bij de school zijn noodzakelijk. De autoparkeerplaatsen kunnen wat verderop liggen, maar zijn wel nodig om gevaarlijke situaties voor de school te voorkomen. Voor het snel halen en brengen is een Kiss & Ride parkeerplaats wenselijk. Indien er meer voorzieningen zijn (bijvoorbeeld bij een Brede School) dient er een parkeerbalans gemaakt te worden. Op het maatgevende moment (vaak is dat het haal- en brengmoment) dienen er voldoende parkeervoorzieningen te zijn. Buiten het haal- en brengmoment kunnen deze parkeerplaatsen dan gebruikt worden door de overige voorzieningen;
- Verkeersprojecten: door jaarlijks aandacht te besteden aan het haal- en brenggedrag, bijvoorbeeld door een themaweek op de fiets of te voet naar school, worden ouders zich bewust van hun eigen gedrag en de gevaren op de schoolroute;
- Verkeerseducatie: Om ervoor te zorgen dat kinderen zich zelfstandig in het verkeer kunnen bewegen is aandacht voor het verkeer op school nodig. Naast theorielessen is het wenselijk om praktijklessen te geven, bijvoorbeeld op de fiets, waarbij de lessen gericht zijn op de eigen schoolomgeving en de eigen schoolroutes. Er zijn verschillende methodes ontwikkeld voor de verschillende groepen in het basisonderwijs.

Basisscholen en middelbare scholen hebben vergelijkbare verkeersomstandigheden, er zijn echter ook verschillen. Bij alle scholen zijn veilige schoolroutes, veilig gedrag en een goede en veilige inrichting van de schoolomgeving van belang. Bij basisscholen spelen veilige looproutes, het halen en brengen en het gedrag van ouders echter een grote rol, terwijl bij middelbare scholen de nadruk meer ligt op (brom-) fietsverkeer en het gedrag van leerlingen.

Het beleid van de gemeente Winterswijk is erop gericht om het structureel overleg tussen gemeente, VVN en scholen meer inhoud te geven. In dit overleg kunnen de onderwerpen besproken worden zoals beschreven in deze paragraaf, er kunnen tevens projecten worden aangedragen waar financiering voor benodigd is. In 2009, 2010 en 2011 is jaarlijks €90.000,- beschikbaar om te investeren in schoolomgevingen.

Momenteel zijn er problemen met verschillende schoolroutes, dit zijn:

- Schimmelpennincklaan;
- De Starckenrode, Laan van Hilbelink, Zonnebrink;
- Singelweg, Waliënsestraat;
- Singelweg, Vredensestraat;
- Ratumsestraat, Verlengde Ratumsestraat, Vredensestraat, Zonnebrink.

Als er meer problemen optreden, zullen deze blijken uit het overleg tussen gemeente en scholen.

In 2009 is zowel bij de Julianaschool aan de Corleseweg als de Schakel in het zuidwesten van de kern Winterswijk een onderzoek uitgevoerd naar parkeren in de schoolomgeving. Bij deze schoolomgevingen is een duidelijk beeld van verkeersveiligheidsknelpunten. Deze knelpunten kunnen aangepakt worden. Het is aan te bevelen bij alle schoolomgevingen de inrichting te onderzoeken en te vergelijken met de richtlijnen in dit verkeersstructuurplan. Zo wordt een beeld verkregen van de verkeersveiligheidsknelpunten in schoolomgevingen en kunnen deze knelpunten vervolgens aangepakt worden.

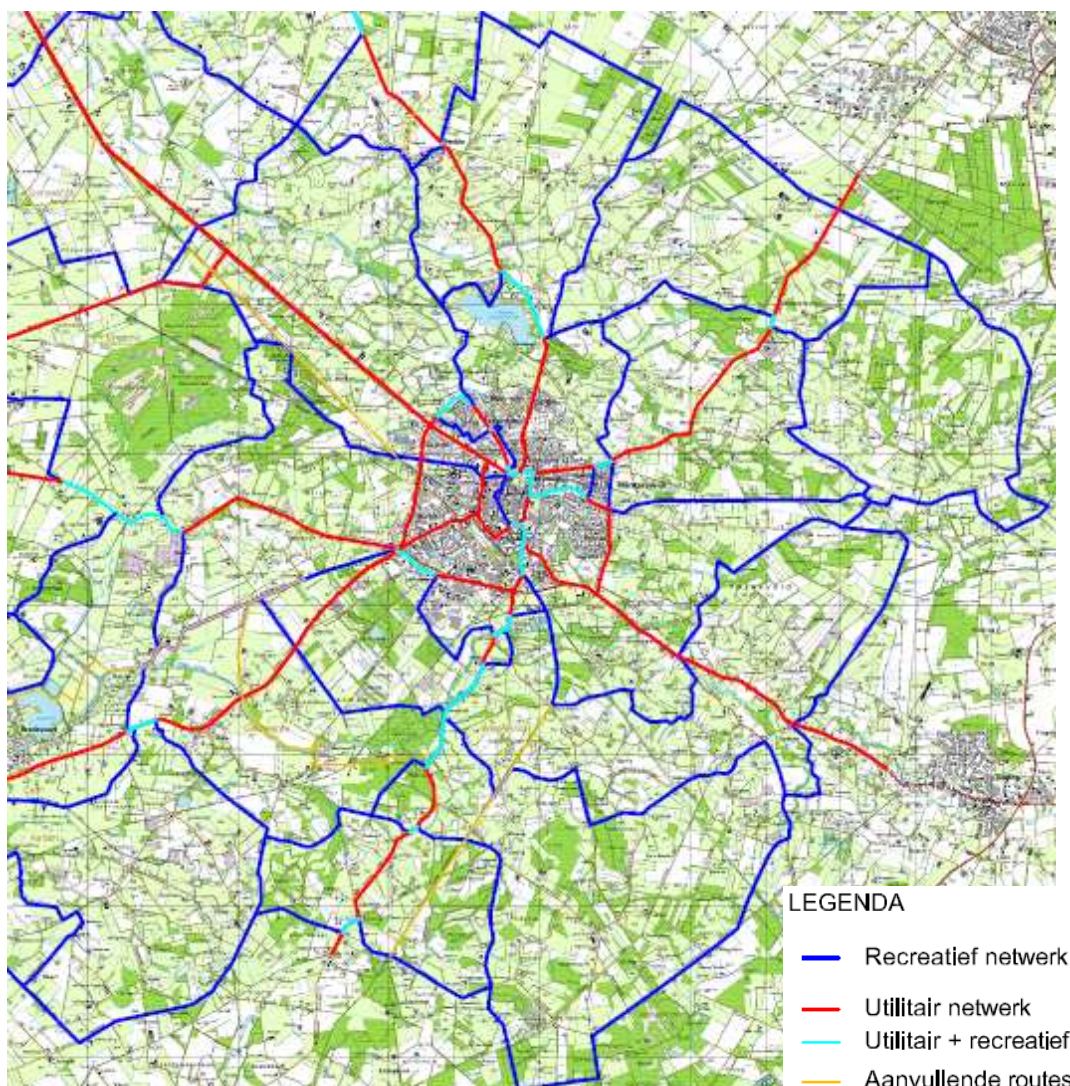
5.5 FIETSVORZIENINGEN EN FIETSBELEID

Met betrekking tot fietsen zijn de doelstellingen het verhogen van de verkeersveiligheid en het zo goed mogelijk faciliteren van het fietsgebruik door een goed fietsnetwerk. Omdat het fietsgebruik in de huidige situatie al hoog is in Winterswijk, zijn er geen doelstellingen aan het gebruik verbonden.

De fietsroutes in Winterswijk vormen samen een netwerk. Dit netwerk loopt voor een deel over gebiedsontsluitingswegen (GOW) en voor een deel over erftoegangswegen (ETW), daarnaast zijn er nog solitaire fietsvoorzieningen. Bij GOW en solitaire fietsvoorzieningen zijn er aparte fietsvoorzieningen aanwezig, bij ETW is dit meestal niet het geval. Binnen de bebouwde kom wordt geen onderscheid gemaakt in een utilitair en een recreatief netwerk, omdat zowel utilitaire als recreatieve fietsers nagenoeg het gehele netwerk gebruiken en routes niet aan één doelgroep toegewezen kunnen worden. Beide typen gebruikers hebben veel gemeenschappelijke wensen en eisen aan fietsroutes. De fietsroutes voldoen aan enkele eisen:

- samenhangende routes (routes zijn onderling verbonden);
- veilige routes (op GOW gescheiden van autoverkeer, voldoende brede fietsvoorziening);
- herkenbare routes;
- directe routes (alleen utilitair);
- comfortabele routes (zoveel mogelijk uitgevoerd in asfalt, voldoende breed, weinig situaties waar voorrang gegeven moet worden of moet worden afgeslagen);
- aantrekkelijkheid van de omgeving (alleen recreatief);
- samenhangende, uniforme en volledige bewegwijzering (actuele bestemmingen, afstemming met knooppuntennetwerk, beperken verscheidenheid recreatieve bebording).

In het buitengebied loopt het fietsnetwerk tussen de kernen en Winterswijk. De routes buiten de kern zijn weergegeven in afbeelding 5.7. Deze routes maken deel uit van het bovenliggend fietsnetwerk van Provincie Gelderland.



Afbeelding 5.7: Fietsnetwerk in het buitengebied van Winterswijk.

Om het fietsnetwerk zo bruikbaar en herkenbaar mogelijk te houden, is het netwerk grofmazig vergeleken met de werkelijk gereden fietsroutes. Binnen 30 km/u zones zullen fietsers vaak hun eigen route kiezen, hier is het fietsnetwerk alleen nuttig door bewegwijzering te bieden voor doorgaand fietsverkeer. Het netwerk binnen de kom is weergegeven in afbeelding 5.8. Veel van de fietsverbindingen lopen over de radialen in de kern. In de structuurvisie is ook de fietsverbinding langs het spoor genoemd als gewenste route, zie figuur 5.9.

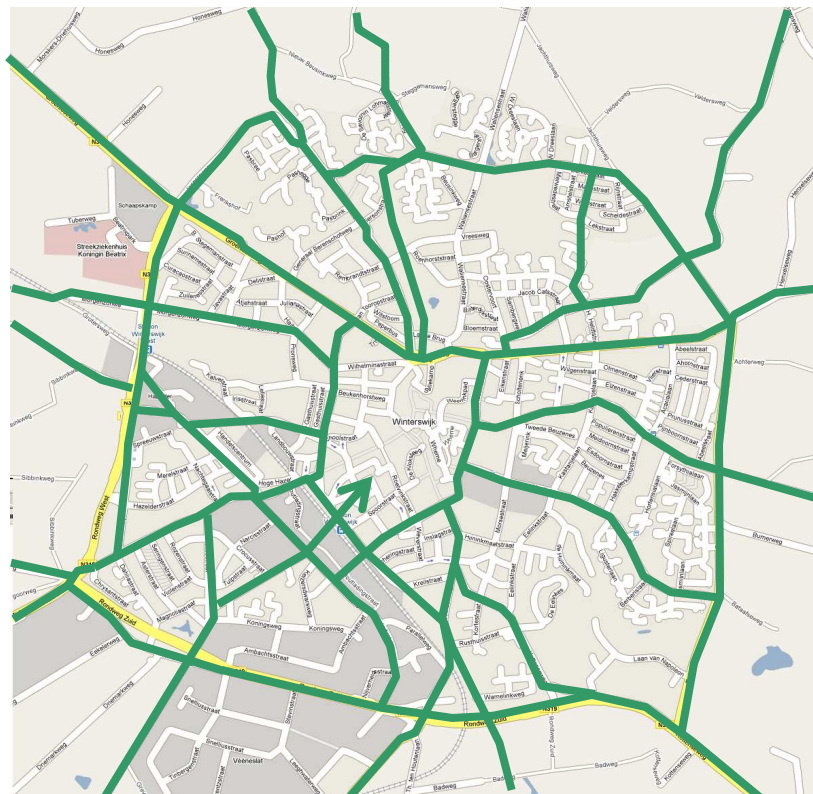
Het fietsnetwerk binnen de kom loopt langs alle gebiedsontsluitingswegen (GOW) behalve de Waliënsestraat, hier is onvoldoende ruimte voor fietsvoorzieningen. Door de aanleg van een fietsroute langs de Wehmerbeek naar Meddo, hoeft het fietsverkeer niet over de Waliënsestraat te rijden. Fietsverkeer naar Huppel kan via de Kobstederweg rijden. Op deze manier kan het fietsen over de Waliënsestraat zoveel mogelijk voorkomen worden. Het is verder wenselijk de route langs de Wehmerbeek door te trekken tot de Bataafseweg ten zuidoosten van de kern.

Ook op de Laan van Hilbelink is beperkt ruimte beschikbaar, deze ruimte is onvoldoende om fietsstroken aan te kunnen leggen. In verband met busverkeer en de aanwezige bedrijven, is het in de periode tot

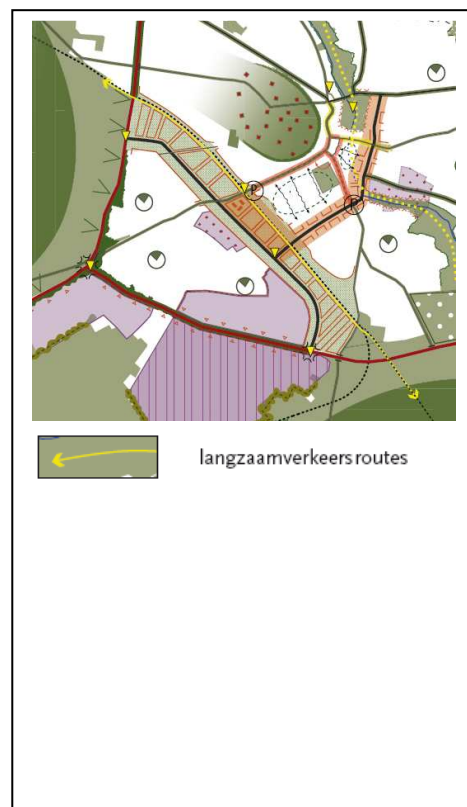
2015 niet haalbaar deze weg af te waarderen naar erftoegangsweg (ETW, zie ook paragraaf 5.1). Hier zal geaccepteerd moeten worden dat het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer wordt afgewikkeld.

Vanuit de nieuwe wijk de Rikker in het noordoosten van de kern kan het fietsverkeer naar het centrum via de Kobstederstraat of de Vredenseweg fietsen.

In de stationsomgeving zijn plannen voor de aanleg van een fietstunnel die zorgt dat het zuidwesten van Winterswijk beter verbonden wordt met het centrum en een veilige fietsroute creëert naar de nieuwe locatie van middelbare school De Driemark.



Afbeelding 5.8. Fietsnetwerk in de kern Winterswijk,



Afbeelding 5.9: fietsroute langs spoor. Bron: Structuurvisie Winterswijk (2010), LOS Stadoomland

Bij fietsbestemmingen dienen voldoende kwalitatief goede stallingsmogelijkheden aanwezig te zijn. Het aantal stallingen dient te worden uitgebreid. Eigenschappen die van belang zijn bij fietsenstallingen:

- voldoende fietsbeugels;
- stalling ligt dicht bij de bestemming;
- stalling is goed zichtbaar, verlicht en overzichtelijk;
- stalling is overdekt;
- stalling is goed onderhouden (niet verloederd);
- voldoende fietskluizen aanwezig (stations).

Fietsbestemmingen waar stallingen aanwezig dienen te zijn:

- de stations Winterswijk en Winterswijk West;
- het centrum (toegangspunten voetgangersgebied);
- scholen;
- ziekenhuis;
- sporthal;
- sportterreinen;
- supermarkten en buurt- en wijkwinkels;
- overige voorzieningen en fietsbestemmingen.

Op bijna al deze locaties zijn fietsvoorzieningen aanwezig, op veel locaties dient de kwaliteit wel verbeterd te worden. Fietsparkeren dient overal gratis te zijn.

5.6 SPOORWEGOVERGANGEN

Het spoor door Winterswijk blijft ook in de toekomst een grote barrière vormen tussen het centrum en het zuidwestelijk deel van Winterswijk. Dit is vooral hinderlijk voor langzaam verkeer. Een nieuwe (mogelijk ongelijkvloerse) spoorwegovergang tussen de Dingstraat en de Parallelweg verkleint de barrière slechts voor een deel. De verbindingen tussen beide delen van de kern blijven klein in aantal en er passeren tot 4 keer per uur treinen waardoor de gelijkvloerse spoorwegovergangen vaak tijdelijk gestremd zijn.

Met de nieuwe spoorwegovergang tussen de Dingstraat en de Parallelweg wordt de omrijdfactor kleiner. De afstand tussen spoorwegovergangen in de kern Winterswijk is nog steeds 400 tot 600 meter.

Naast de bereikbaarheid speelt ook veiligheid een rol bij spoorwegovergangen. Alle spoorwegovergangen moeten voldoen aan de eisen van ProRail, zodat weggebruikers het spoor zo veilig mogelijk kunnen oversteken. Dit betekent dat er drie mogelijkheden zijn:

- een spoorwegovergang wordt beveiligd;
- een spoorwegovergang wordt opgeheven;
- spoorwegovergangen worden samengevoegd.

5.7 OPENBAAR VERVOER

Het is wenselijk minstens de huidige openbaar vervoer (OV) voorzieningen te handhaven zoals beschreven is in paragraaf 3.8.

De gemeente Winterswijk heeft weinig invloed op de kwaliteit van het OV, deze taak ligt bij de Provincie Gelderland als concessieverlener. Een manier voor Winterswijk om het OV te verbeteren, is zorgen voor een goede inrichting van de stationsomgeving en de bushaltes. Deze inrichting helpt mee het OV toegankelijk te maken en houden voor alle groepen. Voorbeelden van een goede inrichting zijn het

zorgen voor voldoende fietsenstallingen van goede kwaliteit en toegankelijke bushaltes die een gelijkvloerse instap mogelijk maken.

5.8 BUITENGEBIED

Ten aanzien van de 60 km wegen in het buitengebied is de gewenste situatie eenduidig, zowel bij voorrangssituaties (rechts gaat voor), als op het gebied van weginrichting. In dat kader wordt aangesloten bij de bestaande Duurzaam Veilig richtlijnen waar de kruisingen van 60 km wegen als gelijkwaardig worden uitgevoerd. In sommige situaties kan hiervan worden afgeweken. In de gemeente Winterswijk is dit in de volgende situaties het geval:

- Tweerichtingsfietspaden zijn altijd uit de voorrang (beleid Provincie): weggebruikers verwachten namelijk geen fietsers in tweerichtingen;
- Solitaire fietsoversteek op erftoegangsweg: hier wordt de voorrang ten gunste van het fietsverkeer geregeld mits het fietspad verhard is.

Daarnaast dient ook de markering eenduidig te zijn. Dit betekent dat de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken zoveel mogelijk worden toegepast, waarbij het voor de 60 km wegen gaat om de toepassing van de markering (kantmarkering). In het handboek ruimte van de gemeente Winterswijk staan hier de richtlijnen voor.

De voorkeur is om geen aparte vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren langs 60 km wegen maar deze op de rijbaan af te wikkelen (al dan niet met fietssuggestiestroken / uitwijkstroken). Toepassen van een vrijliggende voorziening wordt slechts in uitzonderlijke situaties aangeraden op basis van gegronde redenen en een onderbouwde motivering met aandacht voor verkeersveiligheid, gebruik, kosten en inpassingsmogelijkheden. Veel gebruikte (recreatieve) fietsroutes zijn een voorbeeld om te kiezen voor vrijliggende fietspaden. Als toetsingskader voor fietsvoorzieningen wordt geadviseerd de richtlijnen uit Handboek wegontwerp van het CROW te hanteren. In de huidige situatie is er een vrijliggend fietspad aanwezig langs de volgende wegen (verbindingswegen tussen de kernen):

- Vredenseweg (provinciale weg);
- Meddoseweg (verbindingsweg tussen Winterswijk en Meddo);
- Corleseweg (provinciale weg. Verbindingsweg tussen Winterswijk en Corle)

Deze fietsvoorzieningen blijven gehandhaafd. Ook de voorrangssituatie op bovengenoemde wegen blijft gehandhaafd. Langs de Wooldseweg wordt gewerkt aan een recreatief vrijliggend fietspad. Het bestaande stopverbod op de Geldereschweg (voorrangskruising), blijft gehandhaafd in verband met het beperkte zicht op deze kruising.

De richtlijn Duurzaam Veilig geeft aan dat in goed ingerichte 60 km/uur zones de bromfietser op de rijbaan rijdt indien er een vrijliggend fietspad langs de hoofdrijbaan ligt. Dit is reeds het geval voor twee van de hierboven genoemde fietspaden. [De Meddoseweg wordt aangepast, zodat ook hier de bromfietser op de rijbaan zal gaan rijden.](#)

5.9 LANDBOUWVERKEER

Het landbouwverkeer vormt in zijn algemeenheid een verkeersveiligheidsprobleem aangezien de voertuigen steeds groter, breder en zwaarder worden en vaak ook de snelheid en het gebruik van landbouwverkeer als vrachtverkeer toeneemt. Met name in conflicten met fietsverkeer kan dit leiden tot onveilige situaties. Op de langere termijn kan invoering van het kenteken mogelijkheden bieden om hier

beter handhavend tegen op te treden, maar op korte termijn is het wenselijk om in specifieke gevallen hierover met betrokkenen afspraken te maken in het kader van verkeersveiligheid.

In Winterwijk zijn de landbouw-, veeteelt- en tuinbouwbedrijven (kortweg landbouw) verspreid door heel de gemeente. Het streven is om de bestaande bedrijven te handhaven. Aan de noordzijde van de kern Winterswijk zit nog de meeste groei voor de landbouwsector. Gezien de grote verspreiding van de landbouwbedrijven in de gemeente Winterswijk is het niet mogelijk om bepaalde trajecten (die voldoende breed zijn of voorzien zijn van aparte fietsvoorzieningen) aan te wijzen waar het landbouwverkeer gebruik van dient te maken. Een uitzondering hierop is de Steengroeveweg. Dit is de toegangsweg naar de steengroeve. Op voorhand is duidelijk dat hier relatief veel vrachtverkeer gebruik van maakt. Deze route is verbreed en gedeeltelijk voorzien van fietssuggestiestroken. Dit profiel dient nog doorgetrokken te worden tot aan de steengroeve.

De huidige en toekomstige intensiteiten van het landbouwverkeer vragen niet om aparte verkeerstechnische ingrepen in het landschap. Zowel het landbouwverkeer als het overige verkeer dient zijn gedrag hier op aan te passen (gematigde snelheid, uitwijken naar de berm enz.). Het streven is om het landbouwverkeer in de kern te mijden.

5.10 HULPDIENTEN / GEVAARLIJKE STOFFEN

Hulpdiensten

Bij de inrichting van 30- en 60 km gebieden dienen maatregelen te worden voorgelegd aan de hulpdiensten. Vanuit de hulpdiensten is het veelal wenselijk dat de doorstroming wordt gegarandeerd en dat er zo min mogelijk doodlopende wegen (bijvoorbeeld rond belangrijke voorzieningen) zijn. In verband met o.a. vervoer patiënten hebben meer comfortabele snelheidsremmers (bijv. versmallingen zonder verhoging en middengeleider de voorkeur boven drempels en plateaus. Een afstemming / overleg met hulpdiensten over te treffen maatregelen in combinatie met belangrijke aanrijroutes is daarbij zinvol.

Gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom van Winterswijk is niet toegestaan (zie de Wet vervoer gevaarlijke stoffen). Indien nodig (bijvoorbeeld voor vuurwerk) kan de vervoerder van dit verbod een ontheffing aanvragen. Deze ontheffing wordt meestal verleend met onder andere de voorwaarde dat de kortste route wordt gekozen over ontsluitingswegen, vanaf de provinciale wegen naar de plaats van bestemming. In 1990 heeft B&W de Bataafseweg en de Steengroeveweg tussen Bataafseweg en Steengroeve aangewezen als gevaarlijke stoffenroute. Daarnaast zijn de provinciale wegen gevaarlijke stoffenroutes.

5.11 EXCEPTIONEEL TRANSPORT

De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) verleent vergunningen voor exceptioneel transport, landbouwverkeer en Lange en Zware Voertuigen (LZV's). Hiervoor geldt het volgende:

- Exceptioneel transport: voor de voertuigen gelden de volgende maximale afmetingen:
 - o Lengte: 27 meter;
 - o Breedte: 4,5 meter;
 - o Hoogte: 4,5 meter;
 - o Massa: 100.000 kg.

Voor de volgende wegen wordt vergunning verleend: Groenloseweg – Singelweg – Vredenseweg, Industrieweg – Parallelweg, Vèèneslat Noord, Vèèneslat Zuid;

- Landbouwverkeer tot een maximale breedte van 3,5 meter voor alle verharde wegen, met uitzondering van wegen in 30 km/uur zones binnen de bebouwde kom van Winterswijk;

- Lange en Zware Voertuigen (LZV's) voor voertuigen tot 60 tot wordt een ontheffing verleend voor het gebied dat omsloten wordt door Wooldseweg, Van Leeuwenhoekweg, Leeghwaterweg, Snelliusstraat, Lorentzstraat en de Vreehorstweg tot de aansluiting met de Greversweg.

Voor aanvragen die niet vallen onder de hierboven genoemde voorwaarde, geldt dat er altijd overleg is tussen de RDW en de gemeente Winterswijk.

5.12 HANDHAVING

Om de verkeersveiligheid te verbeteren is een samenhangend pakket van maatregelen noodzakelijk zowel op het gebied van infrastructuur, educatie, voorlichting, communicatie en handhaving. Verkeershandhaving vormt ook een belangrijke schakel (sluitstuk) in het totale verkeersveiligheidsbeleid en is met name een zaak van de politie.

Een juiste weginrichting is voor de politie een voorwaarde om handhavend op te treden.

Hoewel de vraag om verkeershandhaving vanuit de burger groot is (met name op snelheid in verblijfsgebieden) dient te worden opgemerkt dat verkeershandhaving door de politie in regionaal verband wordt uitgevoerd. Prioritering ten aanzien van handhaving is dan ook primair een taak van de politie.

5.13 VERKEERSBORDEN

Verkeersborden (en –tekens) zijn vooral bedoeld om verkeersdeelnemers te informeren over het gewenste gedrag en om verkeersdeelnemers te waarschuwen voor mogelijke gevaren. In sommige situaties ontstaat een overdaad aan borden waardoor er bijvoorbeeld borden staan die niet meer rechtsgeldig of overbodig zijn, geen significante bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid of het reguleren van het verkeer. Uitgangspunt is dat de infrastructuur zodanig is vormgegeven dat de weginrichting zoveel als mogelijk het gewenste snelheidsgedrag afdwingt. Dit sluit ook aan bij de drie pijlers van Duurzaam Veilig waarbij gebruik, functie en vormgeving op elkaar worden afgestemd. Gedurende de looptijd van dit VSP wordt er geen nader onderzoek gedaan naar het opschonen van het verkeersbordenbestand.

6. TE NEMEN MAATREGELLEN

De werkelijke situatie op straat in Winterswijk komt nog niet overeen met de gewenste situatie zoals beschreven in het vorige hoofdstuk. Hierdoor zijn er verschillende knelpunten. Deze knelpunten zijn beschreven in de vorige hoofdstukken en worden in dit hoofdstuk vertaald naar concreet uit te voeren maatregelen (bijv. aanleg fietspad) of nader uit te voeren studies (bijv. financiële haalbaarheid bewaakte fietsenstalling). Naast maatregelen die volgen uit de voorgaande hoofdstukken, vermelden beleidsstukken zoals de parkeervisie Winterswijk en de Fietsbalans diverse concrete maatregelen. Al deze maatregelen worden hierna vermeld. De maatregelen bestrijken in de basis het brede palet van infrastructuur, educatie, handhaving, organisatie, wet- en regelgeving, enz. De oplossingen / maatregelen zijn gericht op de te behalen doelstellingen zoals beschreven in paragraaf 2.4.1. De oplossingen zijn verdeeld in maatregelen 2010-2015 en maatregelen die na 2015 genomen dienen te worden. De maatregelen 2010-2015 zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma (zie bijlage VIII). Hier is als basis de volgende prioritering gehanteerd:

1. Schoolomgevingen en schoolroutes;
2. Fietsprojecten en verkeersveiligheidsprojecten;
3. Overige projecten.

Deze prioriteit is nog licht aangepast, waarbij enkele projecten een hogere prioriteit gekregen hebben, omdat een snelle uitvoering van deze projecten politiek wenselijk is.

6.1 MAATREGELLEN 2010 - 2015

In deze paragraaf worden de maatregelen per thema weergegeven. Per thema worden eerst de doelstellingen genoemd, waarna studies, infrastructurele maatregelen en overige maatregelen vermeld worden. Verschillende maatregelen hebben betrekking op meerdere thema's en worden vermeld bij ieder thema waar ze betrekking op hebben. Hierdoor ontstaat per thema een compleet overzicht. Alle maatregelen worden slechts éénmaal in een kader weergegeven, dubbel vermelde maatregelen staan niet in een kader. Omdat er verschillende maatregelen specifiek op voetgangers gericht zijn, is dit thema ook toegevoegd, hoewel dit thema niet in de doelstellingen staat.

Wegencategorisering en verkeerscirculatie

Doelstellingen

- Goede afstemming tussen peilers Duurzaam Veilig: inrichting, functie en gebruik;
- Het verbeteren van de ontsluiting Beatrixpark;
- Inzichtelijk maken wat de effecten zijn van een nieuwe toegangsroute naar het centrum en een nieuwe spoorwegovergang;
- Het ontwikkelen van een goede verkeersstructuur die leidt tot veiligheid in de woonomgeving en veilige bereikbaarheid van de voorzieningen.

Studies

- Spoorzone: onderzoeken kritische intensiteiten op gebiedsontsluitingswegen als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de Spoorzone. Hierin dienen de gevolgen van het wel of niet afsluiten voor autoverkeer van de spoorwegovergang Misterstraat en het wel of niet afwaarderen van de Stationsstraat naar erftoegangsweg te worden meegenomen;

- Westzijde centrum: onderzoeken verkeersafwikkeling;
- Pelkwijk: studie naar mogelijkheden slopen bebouwing, aanleg parkeerplaatsen om hoge parkeerdruk tegen te gaan, uitvoering kan plaatsvinden bij herinrichting stedenbouwkundige aanpassing.

Infrastructurele maatregelen

- Dingstraat: aanleg spoorwegovergang, Dingstraat verbinden met Parallelweg, aanleg rotonde Parallelweg / Verlengde Dingstraat, verwijderen voetgangersoversteekplaats kruising Dingstraat / Kleine Parallelweg in verband met slechte zichtbaarheid;
- Spoorzone: aanleg fietstunnel naar nieuwe locatie Driemark;
- Vredenseweg: aanleg ontsluiting De Rikker IV en V, kruising Vredenseweg – Bataafseweg inrichten als rotonde in verband met verkeersveiligheid en ontsluiting nieuwe woonwijk De Rikker IV en V;
- Beatrixpark: aanleg tweerichtingfietspad aan de noordzijde, reconstructie kruispunt met Rondweg West in relatie met ontwikkeling Beatrixpark, het plan is een rotonde met bypass;
- Wooldseweg (bibeko): afwaarderen naar erftoegangsweg na gereedkomen nieuwe route via Industrieweg en nieuwe spoorwegovergang, ontmoedigen doorgaand verkeer door afkoppelen aansluiting op Rondweg Zuid, geschikt maken aansluiting op Rondweg Zuid via Golsweg en Industrieweg. Bij rotonde met Rondweg Zuid fietspaden rondom in twee richtingen aanleggen;
- Kottenseweg: afwaarderen naar erftoegangsweg na gereedkomen nieuwe route via Industrieweg en nieuwe spoorwegovergang, ontmoedigen doorgaand verkeer door afkoppelen aansluiting op Rondweg Zuid, ontsluiting via bestaande stuk Kottenseweg parallel aan Rondweg Zuid;

- Centrum: aanpassen bebording parkeerroute.

Verkeersveiligheid

Doelstellingen

- Het aantal slachtoffers (doden en ziekenhuisopnamen) per jaar verminderen met 5%, (gemeten over de laatste 3 jaar in verband met fluctuaties door lage aantallen);
- Oplossingen aandragen voor het conflict tussen fietsers en groot landbouwverkeer;
- Richtlijnen opstellen voor gebruik en toepassing van zebapaden (gewenste locaties en inrichting);
- Alle objectief gevaarlijke punten verkeersveilig maken.

Studies

- Rondweg West: de kruising Rondweg West / Morgenzonweg bevat veel fietsverkeer dat een drukke verkeersstroom kruist, hoge snelheden zorgen mogelijk voor gevaarlijke situaties, er dient een studie te worden verricht naar mogelijkheden om de kruising verkeersveiliger te maken, bijvoorbeeld door een rotonde aan te leggen;
- Steengroeveweg: studie naar mogelijkheden vergroten veiligheid en terugbrengen snelheid, bijvoorbeeld door fietssuggestiestroken, wegversmalling, plateaus op kruisingen, gelijkwaardig maken kruisingen en mogelijk ook verkeersremmers op rechtstanden, hierbij dienen de wensen van bewoners te worden meegenomen.

Infrastructurele maatregelen

- Waliënsestraat (buiten bebouwde kom) en Meddoseweg: hier ligt de snelheid hoog, de V85 is 72 km/u terwijl de maximumsnelheid 60 km/u is, om de veiligheid te vergroten worden fietsstroken aangebracht op de Meddoseweg tussen Lemmenesweg en Geldereschweg en dienen bromfietzers op de rijbaan te rijden, de bestaande voorrangskruisingen op de Waliënsestraat/Meddoseweg worden voorlopig gehandhaafd;
- Aanpassen onderzochte gevaarlijke locatie Meenkmlenweg – Misterweg (N318);
- Stationsstraat: reconstructie kruising met Misterstraat, hierbij voetgangersoversteekplaatsen goed inpassen, aanbrengen rode fietsstroken tussen Gasthuisstraat en spoorwegovergang;
- Vredensestraat en Zonnebrink: aanpakken onveilige (school)route: aanbrengen rode fietsstroken, reconstructie kruispunt Verlengde Ratumsestraat / Zonnebrink (uitbuigen Zonnebrink en aanleg steunpunt, gelijktijdig aanbrengen voetgangersoversteekplaats);
- Het aanpakken van locaties met onvoldoende eenduidigheid in voorrang en inrichting (bijvoorbeeld, in het profiel en de markering), dit dient te worden meegenomen bij regulier onderhoud;
- Groenloseweg: uitbuigen weg en aanleg fietsoversteek met steunpunt thv museum Freriks, begin parallelweg, het is niet wenselijk fietsverkeer toe te staan op de rijbaan ter hoogte van de parallelweg, snelheden liggen hier niet hoger dan verder richting het centrum op de Groenloseweg;
- Hortensialaan bij herinrichting Pelkwijk: aanbrengen rode fietsstroken, reconstructie kruising met Kloetenseweg, hierbij voetgangersoversteekplaatsen goed inpassen en optimaliseren verlichting;
- Vredenseweg: kruising Vredenseweg – Bataafseweg inrichten als rotonde in verband met verkeersveiligheid en ontsluiting nieuwe woonwijk De Rikker IV en V;
- Waliënsestraat: optimaliseren verlichting bij voetgangersoversteekplaats Bilderdijkstraat;
- Kloetenseweg bij herinrichting Pelkwijk: tussen Acacialaan en Bataafseweg aanbrengen rode fietsstroken.

Parkeervoorzieningen en parkeerbeleid

Doelstellingen

- Inbedden Parkeervisie centrum Winterswijk 2008;
- Het beschrijven van de parkeerproblemen in woonwijken en indien mogelijk aanbevelingen doen (eerst optimaliseren, daarna uitbreiden);
- Opstellen duidelijke handleiding hoe toe te passen parkeernorm.

Studie

- Pelkwijk: studie naar mogelijkheden slopen bebouwing, aanleg parkeerplaatsen, uitvoering kan plaatsvinden bij herinrichting stedenbouwkundige aanpassing;
- Kreilstraat: studie naar omvang en oorzaken parkeerproblemen.

Infrastructurele maatregelen

- Centrum: aanpassen bebording parkeerroute;
- Pashegge bij herinrichting: creëren meer parkeerplaatsen door efficiëntere inrichting;

- Maatregelen die volgen uit uitwerking parkeervisie centrum: o.a. maatregelen parkeren De Batavier en Sleswijk en een nieuwe verkeerscirculatie (parkeerroute) in het centrum waardoor het verblijfsgebied ten westen van het centrum in de omgeving van de Gasthuisstraat wordt ontlast.

Scholen

Doelstelling

- Verbeteren van de verkeersveiligheid van de schoolomgevingen.

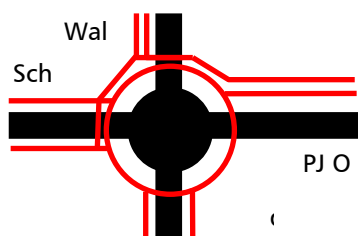
In 2010 en 2011 is jaarlijks € 90.000,- beschikbaar voor schoolomgevingen, dit is beschikbaar voor de studie naar noodzaak / wenselijkheid voor herkenbaarheid van schoolomgevingen en voor de maatregel aanpassen van de schoolomgevingen De Schakel, Julianaschool en Bargerpaske.

Studie

- Onderzoeken noodzaak / wenselijkheid voor herkenbaarheid van schoolomgevingen (schoolzones).

Infrastructurele maatregelen

- Schoolomgevingen en haal- en brenggedrag verbeteren op drie locaties: De Schakel, Julianaschool en Bargerpaske;
- Schimmelpennincklaan: aanpakken onveilige (school)route langs gebiedsontsluitingsweg, aanleg fietspad langs Ravenhorsterweg en Schimmelpennincklaan tussen Pasbree en Waliësestraat, aanleg fietspad rond rotonde Schimmelpennincklaan / Waliësestraat (schematisch weergegeven in afbeelding 6.1), reconstructie fietspadenstructuur bij Voorninklaan, verbeteren oversteken Nieuw Beusinkweg en Voorninklaan;
- Ratumsestraat, Verlengde Ratumsestraat, Vredensestraat, Zonnebrink: aanpakken onveilige (school)route;
- De Starckenrode, Laan van Hilbelink, Zonnebrink: aanpakken onveilige (school)route, reconstructie kruispunt Zonnebrink / Laan van Hilbelink (uitbuigen Zonnebrink en aanleg steunpunt, verbeteren steunpunt Laan van Hilbelink);



Afbeelding 6.1. Schematische weergave fietsstructuur rotonde Schimmelpennincklaan / Waliësestraat.

Infrastructurele maatregelen (vervolg)

- Vredensestraat en Zonnebrink: aanpakken onveilige (school)route: aanbrengen rode fietsstroken, reconstructie kruispunt Verlengde Ratumsestraat / Zonnebrink (uitbuigen Zonnebrink en aanleg steunpunt, gelijktijdig aanbrengen voetgangersoversteekplaats);
- Spoorzone: aanleg fietstunnel naar nieuwe locatie Driemark;
- Aanbrengen rode fietsstroken Zonnebrink;

- Stationsstraat: reconstructie kruising met Misterstraat, aanbrengen rode fietsstroken tussen Gasthuisstraat en spoorwegovergang, is tevens onderdeel van de (school)route naar de nieuwe locatie Driemark.

Overig

- Inhoud geven aan structureel overleg gemeente met VVN en scholen.

Fietsvoorzieningen en fietsbeleid

Doelstellingen

- Meer en veilige stallingen;
- Het beschrijven van alle mogelijke oplossingen voor fietsvoorzieningen en een afweging maken aan de hand van de voor- en nadelen (aandacht voor fietsroute naar het buitengebied en van De Rikker naar het centrum), waarbij de richtlijn Duurzaam Veilig het uitgangspunt is;
- Het fietsbeleid en het fietsnetwerk afstemmen op de Parkeervisie centrum Winterswijk 2008.

Studies

- Onderzoek naar een logische fietsroute door het centrum in aansluiting op de fietstunnel Spoorzone;
- Onderzoeken mogelijkheden (tijdelijke) fietsenstalling aan begin van Meddosestraat;
- Vredenseweg: onderzoeken aanpassen kruising Wethouder Bentstraat, drukke oversteek zonder steunpunt is onderdeel fietsnetwerk en route vanuit de Rikker naar centrum;
- Wooldseweg: mogelijkheden onderzoeken voor aanbrengen vrijliggend recreatief fietspad;
- Rondweg Zuid: onderzoeken mogelijkheden fietsoversteek Magnoliastraat;
- Rodweg Zuid: onderzoeken mogelijkheden ontbrekend fietspad Rondweg Zuid;
- Groenloseweg: onderzoeken mogelijkheden uitbuigen weg en aanleg fietsoversteek met steunpunt thv museum Freriks, er is geen aanleiding fietsverkeer toe te staan op de rijbaan ter hoogte van de parallelweg, snelheden liggen hier niet hoger dan verder richting het centrum op de Groenloseweg;
- Rondweg West: de kruising Rondweg West / Morgenzonweg bevat veel fietsverkeer dat een drukke verkeersstroom kruist, hoge snelheden zorgen mogelijk voor gevaarlijke situaties, er dient een studie te worden verricht naar mogelijkheden om de kruising verkeersveiliger te maken, bijvoorbeeld door een rotonde aan te leggen;
- Steengroeveweg: studie naar mogelijkheden vergroten veiligheid en terugbrengen snelheid, bijvoorbeeld door fietssuggestiestroken.

Infrastructurale maatregelen

- Hortensialaan bij herinrichting Pelkwijk: aanbrengen rode fietsstroken, reconstructie kruising met Kloetenseweg, hierbij voetgangersoversteekplaatsen goed inpassen en optimaliseren verlichting;
- Kloetenseweg bij herinrichting Pelkwijk: tussen Acacialaan en Bataafseweg aanbrengen rode fietsstroken;

- Acacialaan bij herinrichting Hakkelerkamp: aanbrengen rode fietsstroken, middeneiland aanbrengen en verlichting optimaliseren bij voetgangersoversteekplaatsen Prunusstraat en Cederstraat;
- Parallelweg: aanleg vrijliggende fietspaden, aanleggen rode fietsstroken waar ruimte voor vrijliggende fietspaden ontbreekt (deels bij revitalisering bedrijventerrein Noord, deels bij herinrichten Spoorzone);
- Dingstraat bij herinrichting: aanbrengen rode fietsstroken, aanpassen VOP over Dingstraat bij Weurden (uitbuitgen rijbaan Dingstraat en aanbrengen steunpunt), verwijderen VOP over Weurden en aanbrengen uitritconstructie, versmallen rijbaan en aanbrengen steunpunt bij Roelvinkstraat;
- Bataafseweg: aanleg tweerichtingenfietspad tussen Laan van Hilbelink en Vredenseweg, grondverwerving benodigd;
- Aanleg fietspad langs Wehmerbeek (Singelweg – Burg. v. Nispenstraat);
- Aanleg fietsroute langs spoor (Oude Bochtsebaan – Morgenzonweg);
- Vernieuwen bewegwijzering fietsnetwerk;
- Verbeteren kwaliteit en kwantiteit fietsenstallingen bij OV en sportlocaties;

- Spoorzone: aanleg fietstunnel naar nieuwe locatie Driemark;
- Beatrixpark: aanleg tweerichtingenfietspad aan de noordzijde, reconstructie kruispunt met Rondweg West in relatie met ontwikkeling Beatrixpark, het plan is een rotonde met bypass;
- Schimmelpennincklaan: aanpakken onveilige (school)route langs gebiedsontsluitingsweg, aanleg fietspad langs Ravenhorsterweg en Schimmelpennincklaan tussen Pasbree en Waliënsestraat, aanleg fietspad rond rotonde Schimmelpennincklaan / Waliënsestraat (schematisch weergegeven in afbeelding 6.1), reconstructie fietspadenstructuur bij Voorninklaan, verbeteren oversteken Nieuw Beusinkweg en Voorninklaan;
- Stationsstraat: reconstructie kruising met Misterstraat, aanbrengen rode fietsstroken tussen Gasthuisstraat en spoorwegovergang;
- Rondweg Zuid: bij rotonde met Wooldseweg fietspaden rondom in twee richtingen aanleggen.

Overig

- Groenloseweg: voorstellen als locatie om snelheid te handhaven door de politie, snelheden liggen hoog over het gehele deel binnen de bebouwde kom;
- In samenwerking met de politie een structurele aanpak van fietsendiefstallen opzetten.

Spoorwegovergangen

Doelstellingen

- Zoveel mogelijk beperken barrièrewerking voor langzaam verkeer;
- Spoorwegovergangen beveiligen.

Studies

- Onderzoeken welke spoorwegovergangen in het buitengebied in aanmerking komen om te beveiligen, welke kunnen worden opgeheven en welke kunnen worden samengevoegd;

- Spoorzone: onderzoeken van gevolgen van het wel of niet afsluiten voor autoverkeer van de spoorwegovergang Misterstraat bij het onderzoek naar de kritische intensiteiten in de Spoorzone.

Infrastructurele maatregelen

- Spoorzone: aanleg fietstunnel naar nieuwe locatie Driemark;
- Dingstraat: aanleg spoorwegovergang, Dingstraat verbinden met Parallelweg.

Openbaar Vervoer

Doelstellingen

- Toegankelijk voor alle groepen;
- Openbaar vervoerbeleid afstemmen op de Parkeervisie centrum Winterswijk 2008.

Infrastructurele maatregelen

- Haltes toegankelijk maken voor alle groepen, plaatsenabri's en fietsenstallingen, ontwerpen maken voor 7 haltes (2 perrons per halte);
- Verbeteren kwaliteit en kwantiteit fietsenstallingen bij OV en sportlocaties.

Voetgangers

Infrastructurele maatregelen

- Stationsstraat: bij station verbeteren verlichting westelijke voetgangersoversteekplaats;
- Laan van Hilbelink: optimaliseren verlichting van voetgangersoversteekplaatsen bij kruising Hortensialaan, bij Beberislaan, verbeteren verlichting en verwijderen voetgangersoversteekplaats over erftoegangsweg Beberislaan, bij Jasmijnlaan optimaliseren verlichting voetgangersoversteekplaats;
- Waliënsestraat: optimaliseren verlichting bij voetgangersoversteekplaats Bilderdijkstraat;
- Zonnebrink: verbeteren steunpunt voetgangersoversteekplaats bij reconstructie;
- Dingstraat: aanpassen VOP bij Weurden (uitbuitgen rijbaan Dingstraat en aanbrengen steunpunt), verwijderen VOP over Weurden en aanbrengen uitritconstructie;
- Dingstraat: verwijderen voetgangersoversteekplaats kruising Dingstraat / Kleine Parallelweg in verband met slechte zichtbaarheid;
- Stationsstraat: bij reconstructie kruising met Misterstraat voetgangersoversteekplaatsen goed inpassen;
- Acacialaan: middeneiland aanbrengen en verlichting optimaliseren bij voetgangersoversteekplaatsen Prunusstraat en Cederstraat;
- Hortensialaan: reconstructie kruising met Kloetenseweg, hierbij voetgangersoversteekplaatsen goed inpassen en optimaliseren verlichting;
- Vredensestraat en Zonnebrink: aanbrengen voetgangersoversteekplaats bij reconstructie kruispunt Verlengde Ratumsestraat / Zonnebrink (uitbuigen Zonnebrink en aanleg steunpunt).

6.2 MAATREGELEN VANAF 2015

Naast de maatregelen die tot 2015 uitgevoerd worden, zijn er nog enkele maatregelen die op korte termijn niet haalbaar zijn, maar waarvan het wel wenselijk is dat ze uitgevoerd worden. Omdat deze buiten de looptijd van dit verkeersstructuurplan vallen zijn ze niet opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Markt: herinrichten, autovrij maken, voetgangersgebieden samenvoegen, voldoende kwalitatief goede fietsenstallingen aanbrengen;
- Laan van Hilbelink: onderzoeken of inrichting als erftoegangsweg (30km/u) ten westen van Acacialaan mogelijk is;
- Bataafseweg: onderzoeken of deel tussen Kottenseweg en Laan van Hilbelink ingericht kan worden als gebiedsontsluitingsweg (80km/u);
- Rondweg Zuid en Rondweg West: onderzoeken mogelijkheden ongelijkvloers maken spoorwegovergangen;
- Rondweg Zuid: aanleggen ontbrekende deel parallelweg, ter hoogte van Magnoliastraat: aanbrengen steunpunt;
- Wehmerbeek: aanleg fietsroute langs beek, doortrekken route van Singelweg tot Bataafseweg ten zuidoosten van de kern.

Bijlage(n)

Bijlage I

Etmaalintensiteiten (mvt) van alle telpunten

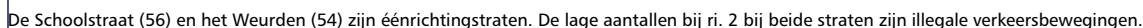


Bron: Basec (www.basec.nl)

		Etmaalintensiteiten werkdag		
Nr.	Functie	Plaats in netwerk	Locatie	Jaar
3	ETW etw	Winterswijk - Rondweg Zuid	Magnoliastraat	2003 2007
4	ETW etw	Winterswijk - Rondweg Zuid	Ambachtstraat	2003 2006
5	GOW gow	Winterswijk - Rondweg Zuid	Industrieweg	2003 2006
6	GOW gow	Winterswijk - Rondweg Zuid	Wooldseweg (Ten noorden van N319)	2003 2007
7	GOW gow	Winterswijk - Rondweg Zuid	Kottenseweg	2003 2008
A	ETW etw	Bataafseweg - Rondweg Zuid	Bataafseweg	2006 2007
8	GOW gow	Winterswijk - Bataafseweg	Laan van Hilbelink (Ten westen van Bataafseweg)	2003 2007
9	GOW gow	Winterswijk - Bataafseweg	Kloetenseweg	2003 2007
10	GOW gow	Winterswijk - Bataafseweg	Vredenseweg (Bataafseweg - Acacialaan)	2006 2007
12	ETW etw	Winterswijk - buitengebied	Waliensestraat	2003 2008
13	GOW gow	Winterswijk - Rondweg West	Jaspersweg	2003 2008
14	GOW gow	Winterswijk - Rondweg West	Groenloseweg (Rondweg West - Javastraat)	2003 2008
15	ETW etw	Winterswijk - Rondweg West	Morgenzonweg	2003 2008
1	GOW gow	Winterswijk - Rondweg West	Europalaan	2003 2006
20	ETW etw	Centrum - Zuid	Tuunterstraat	2003 2006
21	GOW gow	Centrum - Zuid	Misterweg	2003 2006
50	GOW gow gow	Centrum	Vredensestraat	2003 2006 2008
51	GOW gow	Centrum	Verlengde Ratumsestraat	2003 2008
53	GOW gow	Centrum	Zonnebrink (Weurden - Laan van Hilbelink)	2003 2008
54	ETW etw	Centrum	Weurden	2003 2006
55	GOW gow	Centrum	Dingstraat	2003 2008
56	ETW etw	Centrum	Schoolstraat	2003 2006
57	ETW etw	Centrum	Burg. Bosmastraat	2003 2007
2	ETW		Dennendijk	2003
11	ETW		Kobstederstraat	2006
52	GOW		Laan van Hilbelink (Zonnebrink - Verlengde Mors	2003
58	GOW		Zonnebrink (Laan van Hilbelink - Verlengde Ratur	2008
B	GOW		Waliensestraat	2006
C	GOW		Stationsstraat	2006
D	GOW		Parallelweg	2006
E	ETW		Beatrixpark	2006
F	GOW		Meddoseweg	2006
G	GOW		Snelliusstraat	2006
H	GOW		Acacialaan	2007
I			Hortensialaan	2007
J	GOW		Laan van Hilbelink (Ligusterlaan - Hortensialaan)	2007
K	ETW		Joost van den Vondelstraat	2007
L	ETW		Gasthuisstraat	2007
M			Wooldseweg (Guldenweg - Brinkeweg)	2007
N	ETW		Morskers Driehuisweg	2007
O	ETW		Walienseweg	2007
P	GOW		PJ Oudlaan	2007
R	GOW		Schimmelpennincklaan	2008
S	GOW		Singelweg	2008
T	GOW		Groenloseweg (Prins Hendrikstraat - Ravenhorste	2008
U	ETW		Ratumseweg	2008
V	ETW		Leliestraat	2008
W	ETW		Steengroeveweg	2008
X	GOW		Vredenseweg (Vredensestraat - Eikenstraat)	2008
Y	ETW		Wooldseweg (Mr. A. ten Houtenlaan - van Leeuw	2008

Licht verkeer		Middel-zwaar verkeer		Zwaar verkeer		Overig		Tot	Tot	Tot mvt	Jaarlijkse groei	Middel + zwaar verkeer		Jaarlijkse groei	Max. snelheid	V85 (km/u)
tot	%	tot	%	tot	%	tot	%	ri 1	ri 2			Tot	%			
1648	92,8%	113	6,4%	15	0,8%	0	0,0%	893	883	1776		128	7,2%		30	
1825	87,1%	198	9,4%	73	3,5%	0	0,0%	1018	1078	2096	4,2%	271	12,9%	20,6%		38
1796	88,5%	210	10,3%	23	1,1%	0	0,0%	1046	983	2029		233	11,5%		30	
1716	87,5%	209	10,7%	36	1,8%	0	0,0%	974	987	1961	-1,1%	245	12,5%	1,7%		
3730	89,6%	330	7,9%	103	2,5%	0	0,0%	2064	2098	4162		433	10,4%		50	
3198	79,2%	527	13,1%	138	3,4%	173	4,3%	1998	2038	4036	-1,0%	665	16,5%	15,4%		54
5499	93,9%	298	5,1%	63	1,1%	0	0,0%	2975	2884	5859		361	6,2%		50	
3718	93,9%	187	4,7%	55	1,4%	0	0,0%	2002	1958	3960	-9,3%	242	6,1%	-9,5%		53
3487	95,2%	147	4,0%	30	0,8%	0	0,0%	1857	1807	3664		177	4,8%		50	
2958	93,2%	152	4,8%	63	2,0%	0	0,0%	1650	1523	3173	-2,8%	215	6,8%	4,0%		62
5537	86,2%	423	6,6%	167	2,6%	293	4,6%	3223	3197	6420		590	9,2%		60	52
4797	89,7%	329	6,2%	221	4,1%	0	0,0%	2680	2667	5347	-16,7%	550	10,3%	-6,8%		64
1829	72,1%	683	26,9%	24	0,9%	0	0,0%	1179	1356	2535		707	27,9%		50	
1744	93,6%	83	4,5%	37	2,0%	0	0,0%	979	885	1864	-7,4%	120	6,4%	-35,8%		50
3719	95,1%	156	4,0%	38	1,0%	0	0,0%	1667	2245	3912		194	5,0%		50	
1915	93,2%	91	4,4%	49	2,4%	0	0,0%	1058	997	2055	-14,9%	140	6,8%	-7,8%		49
3371	88,1%	214	5,6%	51	1,3%	192	5,0%	1871	1957	3828		265	6,9%		50	55
3686	92,9%	192	4,8%	92	2,3%	0	0,0%	2030	1939	3969	3,7%	284	7,2%	7,2%		57
4380	92,7%	266	5,6%	80	1,7%	0	0,0%	2299	2427	4726		346	7,3%		60	
								2029	2004	4033	-3,1%					72
5004	92,0%	327	6,0%	107	2,0%	0	0,0%	2764	2675	5439		434	8,0%		80	
5669	94,7%	263	4,4%	53	0,9%	0	0,0%	3090	2894	5984	1,9%	316	5,3%	-6,1%		50
8867	92,3%	594	6,2%	146	1,5%	0	0,0%	4894	4712	9606		740	7,7%		50	
8801	90,6%	550	5,7%	360	3,7%	0	0,0%	5096	4615	9711	0,2%	910	9,4%	4,2%		60
1556	94,6%	78	4,7%	10	0,6%	0	0,0%	639	1006	1645		88	5,3%		30	
1495	95,0%	71	4,5%	8	0,5%	0	0,0%	741	833	1574	-0,9%	79	5,0%	-2,1%		46
8068	91,6%	598	6,8%	139	1,6%	0	0,0%	4223	4582	8805		737	8,4%		50	
9105	83,5%	1400	12,8%	189	1,7%	210	1,9%	5187	5717	10904	7,4%	1589	14,6%	29,2%		55
3139	96,9%	81	2,5%	21	0,6%	0	0,0%	1072	2169	3241		102	3,1%		30	
2343	91,1%	70	2,7%	16	0,6%	143	5,6%	796	1776	2572	-7,4%	86	3,3%	-5,5%		44
9172	93,9%	513	5,2%	87	0,9%	0	0,0%	5198	4574	9772		600	6,1%		50	
10264	87,3%	723	6,2%	115	1,0%	650	5,5%	6198	5554	11752	6,3%	838	7,1%	11,8%		44
7939	94,2%	414	4,9%	77	0,9%	0	0,0%	3971	4459	8430		491	5,8%		50	
8165	89,8%	569	6,3%	76	0,8%	283	3,1%	4750	4343	9093	2,6%	645	7,1%	9,5%		49
9684	92,4%	675	6,4%	123	1,2%	0	0,0%	5155	5327	10482	7,4%	798	7,6%	11,2%		49
3914	94,9%	157	3,8%	53	1,3%	0	0,0%	1964	2159	4123		210	5,1%		50	
4675	91,2%	314	6,1%	138	2,7%	0	0,0%	2390	2737	5127	4,5%	452	8,8%	16,6%		38
8821	94,2%	460	4,9%	79	0,8%	0	0,0%	4599	4761	9360		539	5,8%		50	
10176	92,2%	749	6,8%	116	1,1%	0	0,0%	5926	5115	11041	3,4%	865	7,8%	9,9%		39
2722	95,0%	107	3,7%	36	1,3%	0	0,0%	2756	110	2866		143	5,0%		30	
2627	94,3%	120	4,3%	38	1,4%	0	0,0%	2608	178	2786	-0,9%	158	5,7%	3,4%		
8740	94,4%	438	4,7%	78	0,8%	0	0,0%	6048	3208	9256		516	5,6%		50	
10040	91,7%	787	7,2%	121	1,1%	0	0,0%	3671	7277	10948	3,4%	908	8,3%	12,0%		46
2620	95,1%	86	3,1%	49	1,8%	0	0,0%	2753	2	2755		135	4,9%		30	
2301	94,6%	100	4,1%	32	1,3%	0	0,0%	2409	24	2433	-4,1%	132	5,4%	-0,7%		30
4771	96,1%	160	3,2%	35	0,7%	0	0,0%	2361	2605	4966		195	3,9%		30	
4449	89,1%	165	3,3%	31	0,6%	348	7,0%	2810	2183	4993	0,1%	196	3,9%	0,1%		43
1747	94,5%	86	4,7%	15	0,8%	0	0,0%	964	884	1848		101	5,5%		30	
222	90,6%	8	3,3%	2	0,8%	13	5,3%	140	105	245		10	4,1%		30	52
3978	95,7%	158	3,8%	23	0,6%	0	0,0%	1862	2296	4158		181	4,4%		50	
9011	88,1%	906	8,9%	312	3,1%	0	0,0%	5217	5012	10229		1218	11,9%		50	57
4281	92,0%	309	6,6%	61	1,3%	0	0,0%	2290	2361	4651		370	8,0%		50	41
8390	93,1%	536	5,9%	90	1,0%	0	0,0%	4369	4646	9015		626	6,9%		50	49
3961	84,6%	335	7,2%	53	1,1%	332	7,1%	2406	2274	4680		388	8,3%		50	47
5585	97,0%	135	2,3%	37	0,6%	0	0,0%	2876	2882	5758		172	3,0%		30	
2712	85,5%	191	6,0%	62	2,0%	206	6,5%	1562	1609	3171		253	8,0%		50	66
2554	78,1%	389	11,9%	151	4,6%	177	5,4%	1624	1647	3271		540	16,5%		50	47
2043	92,2%	128	5,8%	44	2,0%	0	0,0%	1135	1080	2215		172	7,8%		50	49
1550	92,6%	98	5,9%	25	1,5%	0	0,0%	797	876	1673		123	7,4%			48
2657	89,5%	200	6,7%	21	0,7%	90	3,0%	1457	1512	2969		221	7,4%		50	50
1513	93,6%	79	4,9%	9	0,6%	15	0,9%	739	878	1617		88	5,4%		30	43
3773	92,2%	156	3,8%	22	0,5%	139	3,4%			4090		178	4,4%		30	40
1557	90,6%	99	5,8%	26	1,5%	36	2,1%	882	836	1718		125	7,3%			66
1075	86,8%	83	6,7%	44	3,6%	36	2,9%	610	628	1238		127	10,3%		60	65
912	91,9%	43	4,3%	14	1,4%	23	2,3%	485	507	992		57	5,7%		60	79
1854	89,9%	113	5,5%	17	0,8%	77	3,7%	1029	1033	2062		130	6,3%		50	51
3901	94,1%	205	4,9%	39	0,9%	0	0,0%	2132	2013	4145		244	5,9%		50	49
12135	92,2%	888	6,7%	133	1,0%	0	0,0%	6633	6524	13157		1021	7,8%		50	48
8413	87,7%	820	8,5%	362	3,8%	0	0,0%	4846	4749	9595		1182	12,3%		50	59
938	94,1%	43	4,3%	16	1,6%	0	0,0%	507	490	997		59	5,9%		60	66
877	91,8%	58	6,1%	20	2,1%	0	0,0%	468	487	955		78	8,2%		30	33
801	83,9%	79	8,3%	75	7,9%	0	0,0%	458	497	955		154	16,1%		60	71
8773	94,3%	466	5,0%	68	0,7%	0	0,0%	4507	4800	9307		534	5,7%		50	48
2125	83,0%	281	11,0%	120	4,7%	34	1,3%	1289	1271	2560		401	15,7%		60	60

Bijlage II
Etmaalintensiteiten (mvt) van strategische punten



Bijlage III
Verkeersgeneratie ruimtelijke ontwikkelingen

Locatie	Ruimtelijke ontwikkeling		CROW 256/272		Aantal mvt
	aantal	eenheid	Verplaatsingsnorm		werkdagetmaal
1. Spoorzone	190	woningen gestapeld	4,5	per woning	860
	30	woningen tussen/hoek	6,4	per woning	190
	3.800	m2 BVO supermarkt	106,5	per 100 m2 BVO	4.050
	12.500	m2 BVO school	2,94	per 100 m2 BVO	370
	2.750	m2 BVO maatsch./cult.	13,4	per 100 m2 BVO	370
	28.150	m2 BVO bedrijven	11,3	per 100 m2 BVO (1)	3.180
2. de Rikker (2)	300	woningen			2.280
3. Beatrixpark	4,69	ha bedrijven gemengd	214	per ha terrein	1.000
4. Vèèneslat Noord		m2 BVO bedrijven			
5. 't Hilgelo (3)					1.490

Overzicht aantallen motorvoertuigen per etmaal op basis van kencijfers

(1) norm is gemiddelde van kantoorlocatie administratief, zakelijk en baliefunctie

(2) Bron: Memo advies kruispunt Vredenseweg/Bataafseweg (Akertech, 2009).

(3) Zie bijlage A.

Ontwikkeling van Vèèneslat Noord niet uitgewerkt omdat de generatie van deze ontwikkeling beperkt is.

*Bijlage A Verkeersgeneratie ruimtelijke ontwikkelingen:
Ontwikkeling verkeersintensiteiten omgeving 't Hilgelo*

				productie	pers.auto	productie	vrachtauto	totaal
Dennen- oord	woningen	2-1-kap vrijst.	30 won 35 won	8,68 9,08	260,4 317,8	0,02 0,02	0,6 0,7	261,0 318,5
	bedrijven	zware ind.	-5,3 ha	81,00	429,3-	21,60	114,5-	543,8-
	Totaal				148,9		113,2-	35,7
Roeten- daal+	woningen	2009-2012	28 won	8,18	229,0	0,02	0,6	229,6
		2012-2015	16 won	8,18	130,9	0,02	0,3	131,2
		2015-2018	18 won	8,18	147,2	0,02	0,4	147,6
		2018-2021	12 won	8,18	98,2	0,02	0,2	98,4
					605,3		1,5	606,8
	PM	2021-2024	14 won	8,18	114,5	0,02	0,3	114,8
Sevink Mölle	indoor- speeltuin		23 100 m2	7,80	179,4	-	-	179,4
't Hilgelo								
	hotel	5sterren	70 kamers	3,95	276,5	0,10	7,0	283,5
	woningen		125 won	2,81	350,8	0,26	33,1	383,9
	totaal				627,3		40,1	667,4
totaal					1.560,9		71,6-	1.489,3

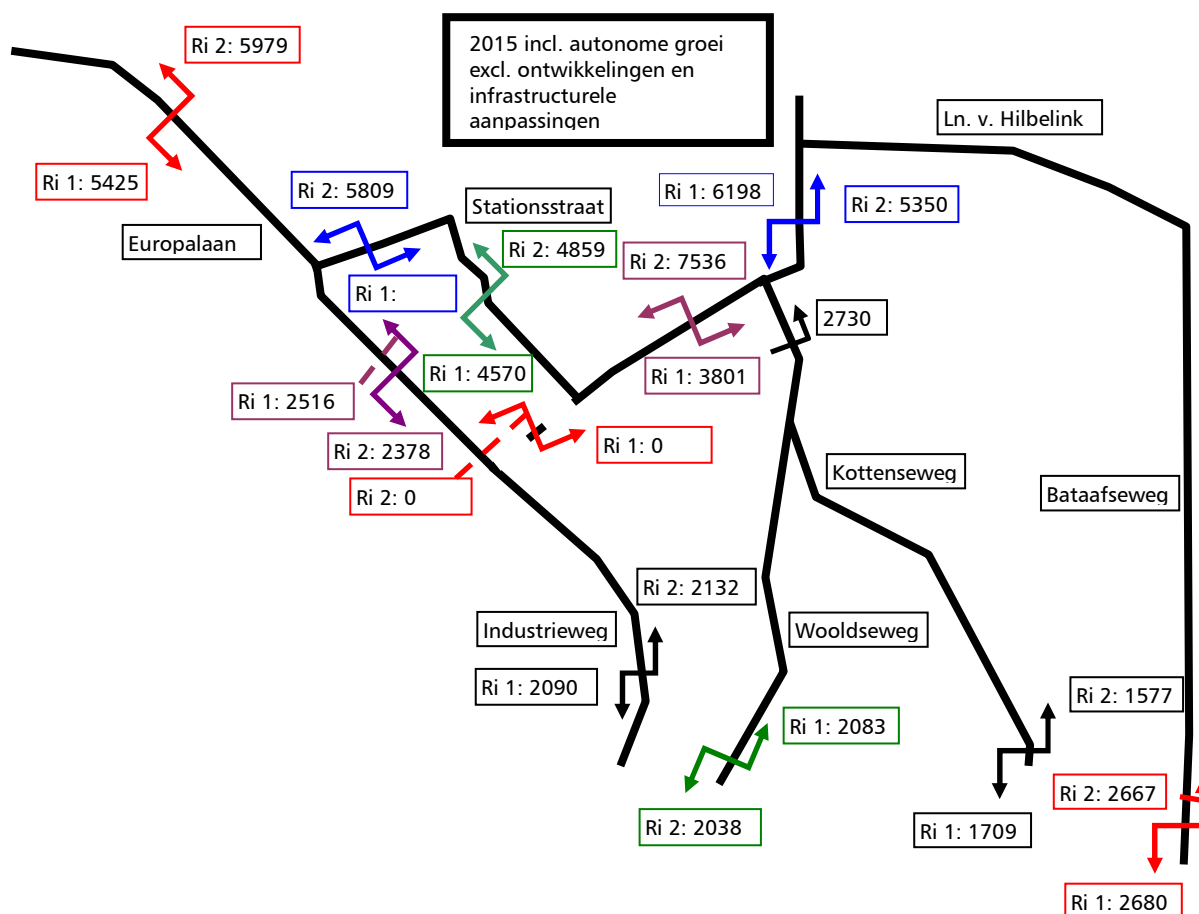
Kentallen volgens CROW-publicaties 256 Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden
272 Verkeersgeneratie voorzieningen

Bijlage IV
Etmaalintensiteiten toekomstige situatie

Autonome groeipercentage	binnen kom 0,5%	buiten kom 0%					
	2006	2007	2008	Huidig 2009	Autonoom 2015	2015 autonoom incl. infrastructurele aanpassingen variant 1	2015 autonoom incl. infrastructurele aanpassingen variant 2
Magnoliastraat		1018 1078	1023 1083	1028 1089	1059 1122		
Ambachtstraat	974 987	979 992	984 997	989 1002	1019 1032		
Industrieweg	1998 2038	2008 2048	2018 2058	2028 2069	2090 2132	3820 3850	3820 3850
Wooldseweg (Ten noorden van N319)		2002 1958	2012 1968	2022 1978	2083 2038	520 510	520 510
Kottenseweg			1650 1523	1658 1531	1709 1577	430 390	430 390
Bataafseweg		2680 2667	2680 2667	2680 2667	2680 2667	3760 3690	3760 3690
Laan van Hilbelink (Ten westen van Bataafseweg)		979 885	984 889	989 894	1019 921		
Kloetenseweg		1058 997	1063 1002	1069 1007	1101 1038		
Vredenseweg (Bataafseweg - Acacialaan)		2030 1939	2040 1949	2050 1958	2113 2018		
Waliensestraat			2029 2004	2029 2004	2029 2004		
Jaspersweg			3090 2894	3090 2894	3090 2894		
Groenloseweg (Rondweg West - Javastraat)			5096 4615	5121 4638	5277 4779		
Morgenzonweg			741 833	745 837	767 863		
Europalaan	5187 5717	5213 5746	5239 5774	5265 5803	5425 5979		
Tuunterstraat	796 1776	800 1785	804 1794	808 1803	833 1858		
Misterweg	6198 5554	6229 5582	6260 5610	6291 5638	6483 5809	2590 2320	0 0
Vredensestraat			5155 5327	5181 5354	5338 5516		
Verlengde Ratumsestraat			2390 2737	2402 2751	2475 2834		
Zonnebrink (Weurden - Laan van Hilbelink)			5926 5115	5956 5141	6137 5297		
Weurden	2608 178	2621 179	2634 180	2647 181	2728 186		
Dingstraat (Weurden - Roelvinkstraat)			3671 7277	3689 7313	3801 7536		
Schoolstraat	2409 24	2421 24	2433 24	2445 24	2520 25		
Burg. Bosmastraat		2810 2183	2824 2194	2838 2205	2924 2272		

Bijlage V
Verdeling verkeer bij infrastructurele aanpassingen

Projectnummer : 2009123
 Project : Verkeersstructuurplan 2010
 Opdrachtgever : Gemeente Winterswijk
 Onderwerp memo : Bijlage V verdeling verkeer bij infrastructurele aanpassingen



De bovenstaande situatie toont intensiteiten waarbij metingen uit 2006, 2007 en 2008 opgehoogd zijn met de autonome groei. Er is geen rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele aanpassingen. Deze intensiteiten zijn het uitgangspunt voor de toedeling van het verkeer in 2015. Het weren van doorgaand verkeer over de routes het Weurden, Kottenseweg en Wooldseweg en de nieuwe spoorwegovergang hebben echter wel invloed op het verkeer. Dit is in de hierna volgende situatie als volgt verwerkt:

Wooldseweg en Kottenseweg

Het doorgaand verkeer verdwijnt van de Wooldseweg en Kottenseweg. Er wordt aangenomen dat verkeer dat nu via het Weurden rijdt (2730 mvt/etm) niet langer via de Wooldseweg en Kottenseweg rijdt, maar via de Bataafseweg / Laan van Hilbelink en Industrieweg / Parallelweg / spoorwegovergang Dingstraat. Omdat de intensiteiten in beide richtingen ongeveer even groot zijn op zowel de Wooldseweg en Kottenseweg, wordt er vanuit gegaan dat het verkeer beide richtingen, zich hetzelfde verdeelt over de routes. Dit betekent het volgende.

Het verkeer op het Weurden neemt af van 2730 naar 0 mvt/etm. Het verkeer op de Wooldseweg en Kottenseweg samen neemt af met 2730 mvt/etm, 25% van het verkeer blijft op deze wegen. Dit verkeer verdeelt zich als volgt.

Verkeer op de Wooldseweg: 25% blijft, 60% gaat via Industrieweg / spoorwegovergang Dingstraat en 15% via Bataafseweg.

Verkeer op de Kottenseweg: 25% blijft, 30% gaat via Industrieweg / spoorwegovergang Dingstraat, 45% via Bataafseweg

Projectnummer : 2009123
 Project : Verkeersstructuurplan 2010
 Opdrachtgever : Gemeente Winterswijk
 Onderwerp memo : Bijlage V verdeling verkeer bij infrastructurele aanpassingen

Nieuwe spoorwegovergang Dingstraat

Het verkeer op de spoorwegovergang Misterstraat neemt af. 40% van het verkeer blijft via de Misterstraat / Stationsstraat rijden, 60% gaat via de Parallelweg / spoorwegovergang Dingstraat.

Variant afsluiten spoorwegovergang Misterstraat

De verdeling als gevolg van het verdwijnen van het doorgaand verkeer van de Wooldseweg en Kottenseweg blijft gelijk. Bij de spoorwegovergangen is de situatie anders.

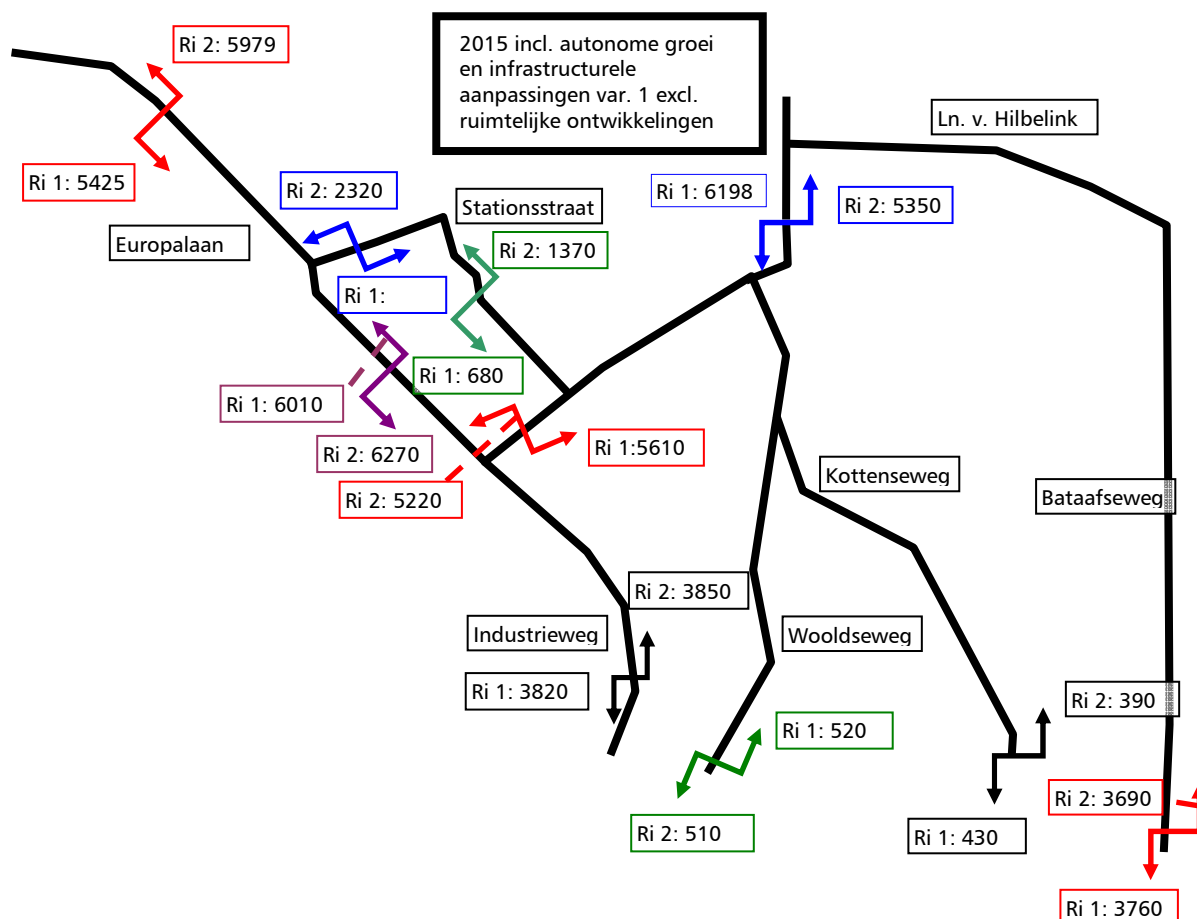
Al het verkeer verdwijnt van de Misterstraat. 77% van dit verkeer gaat via de Parallelweg / spoorwegovergang Dingstraat. 23% gaat via andere routes (bijvoorbeeld via de Groenloseweg).

Door de afsluiting neemt het verkeer op de Stationsstraat af met 44% van de intensiteit op de Misterstraat.

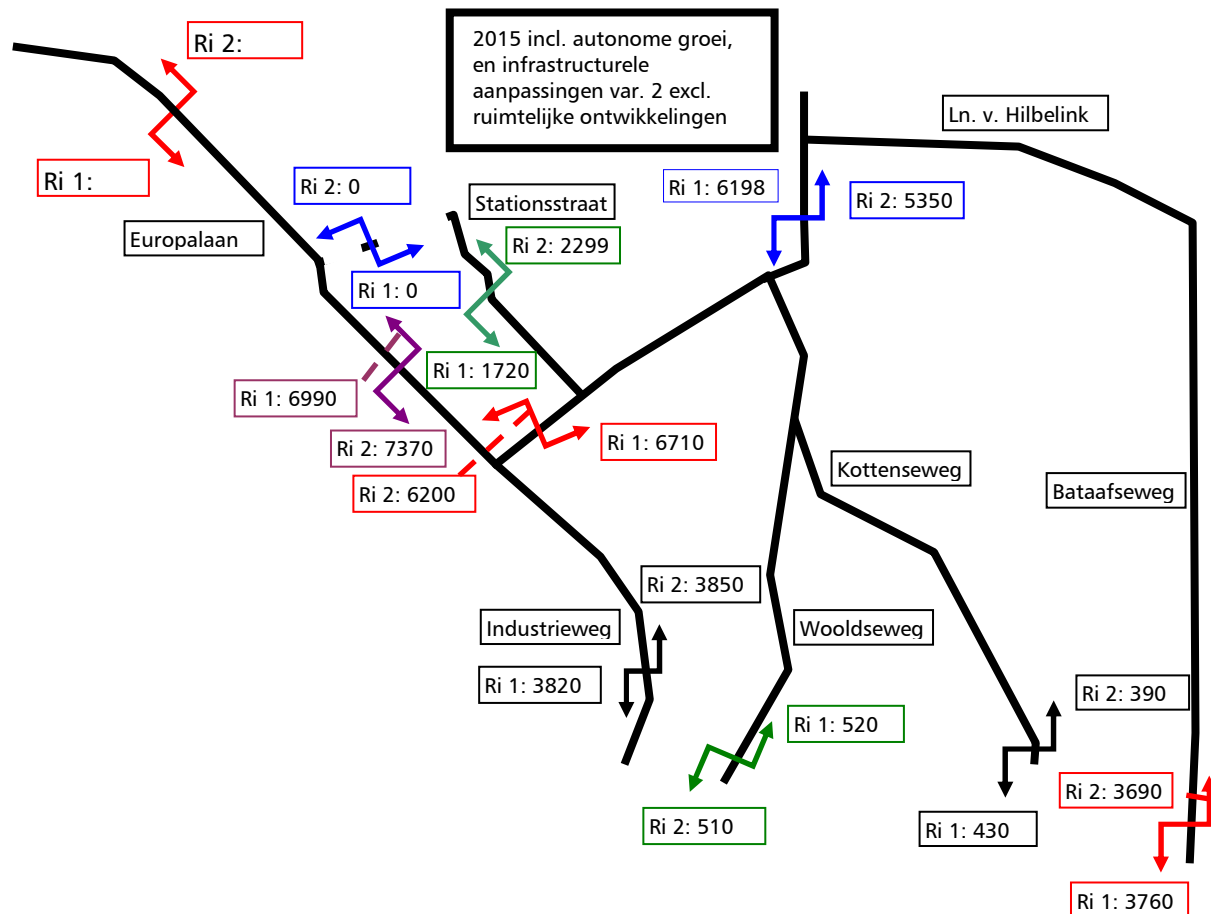
Deze procenten zijn niet afgerond, omdat deze het gevolg zijn van berekeningen. 2/3 van het verkeer op de Misterstraat rijdt van/naar de Stationsstraat, hiervan gaat 90% via de Parallelweg / spoorwegovergang Dingstraat (90% hiervan naar Dingstraat, 10% naar Stationsstraat, oftewel 9% van totaal naar Stationsstraat) en 10% via een andere route. Van het overige verkeer op de Misterstraat gaat 50% via de Parallelweg / spoorwegovergang Dingstraat / Stationsstraat en 50% via een andere route.

Parallel: $\frac{1}{3} \cdot 50\% + \frac{2}{3} \cdot 90\% = 17\% + 60\% = 77\%$

Stationsstraat: $\frac{2}{3}$ verdwijnt, maar $\frac{1}{3} \cdot 50\% + \frac{2}{3} \cdot 9\% = 17\% + 6\% = 23\%$ komt erbij, $67\% - 23\% = 44\%$ afname



Projectnummer : 2009123
 Project : Verkeersstructuurplan 2010
 Opdrachtgever : Gemeente Winterswijk
 Onderwerp memo : Bijlage V verdeling verkeer bij infrastructurele aanpassingen



Bijlage VI
Richtlijnen inritvergunning

Projectnummer : 2009123
Project : Verkeersstructuurplan 2010
Opdrachtgever : Gemeente Winterswijk
Onderwerp memo : Bijlage VI Richtlijnen inritvergunning

Op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening is het verboden om zonder vergunning van burgemeester en wethouders een inrit aan te leggen (of te veranderen).

Een aanvraag voor een inritvergunning moet worden getoetst aan de volgende criteria:

1. de bruikbaarheid van de weg;
2. het veilig en doelmatig gebruik van de weg;
3. de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving;
4. de bescherming van de groenvoorzieningen in de gemeente.

Algemene uitgangspunten zijn:

- één inrit per perceel (meerdere inritten op één perceel beïnvloeden in het algemeen het gebruik van de openbare ruimte in negatieve zin) ;
- een standaardbreedte van maximaal 3 meter voor particulier gebruik en 6 meter voor bedrijven tenzij de aanvrager de noodzaak van een bredere inrit onderbouwd kan aantonen;

Criteria:

1) Bruikbaarheid van de weg:

Het criterium hierbij is of de inrit aantoonbaar ten koste gaat van de beschikbare parkeerruimte. Wanneer dit laatste het geval is, wordt de vergunning geweigerd.

2) Veilig en doelmatig gebruik van de weg:

Voor 50-km/u-wegen geldt dat inritten, in het belang van de verkeersveiligheid, zoveel mogelijk beperkt moeten worden. Nieuwe inritten langs deze wegen zijn niet toegestaan. Voor 30-km/u-zones geldt dat inritten uit het oogpunt van verkeersveiligheid niet bezwaarlijk zijn. Vanzelfsprekend moeten aanvragen in deze zone nog wel getoetst worden aan de overige criteria. Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met o.a. zichthoeken.

3) Bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving:

Dit is een stedenbouwkundig criterium. Uitgangspunt is dat de inrit in principe géén negatieve gevolgen mag hebben op de gewenste beleving van de openbare ruimte. Hierbij spelen een tweetal zaken een rol, te weten:

- de directe gevolgen op de beeldkwaliteit en de beleving van de openbare ruimte: met het oog hierop zijn wij geen voorstander van parkeren in de voortuin (er zijn evenwel type woningen waar het parkeren op eigen erf in de voortuin een logisch onderdeel vormt van deze woningen). Om parkeren in de voortuin toe te staan wordt als richtlijn gehanteerd dat een voortuin minimaal 7 meter diep moet zijn of, bij een geringere diepte, een minimale oppervlakte van 40m² moet hebben.
- de indirect te verwachten gevolgen op het gebruik van de openbare ruimte: Een inrit wordt in principe niet toegestaan als deze bijvoorbeeld een (voor die omgeving kenmerkende) gemeentelijke groenstrook zal doorsnijden.

Projectnummer : 2009123
Project : Verkeersstructuurplan 2010
Opdrachtgever : Gemeente Winterswijk
Onderwerp memo : Bijlage VI Richtlijnen inritvergunning

4) De bescherming van de groenvoorzieningen in de gemeente:

Dit criterium speelt een rol als ten gevolge van de inrit één of meerdere bomen op gemeenteground gekapt zouden moeten worden. Een negatief advies zal zeker gegeven worden als het gaat om de bomen die onderdeel uitmaken van een zgn.bomenstructuur. Ter bescherming van gemeentelijke groenvoorzieningen kunnen overigens aan de vergunning voorschriften verbonden worden.

Vormgeving inritten:

binnen bebouwde kom (particulier): verlaagde trottoirband en doorlopende trottoirverharding
binnen bebouwde kom (bedrijfsmatig): afwijkende kleur verharding ten opzichte van de rijbaan en verlaagde trottoirband of doorgetrokken witte streep (niet in het verlengde van een kantstreep)

Bijlage VII
Voetgangersoversteekplaatsen

locatie	aantal	opmerkingen	veilig	maatr	uitleg
Tuunterstraat		1 voorrangskruising	+	behouden	
Europalaan-Misterweg		4 rotonde	+	behouden	
Europalaan		1 GOW	+/-	behouden	teveel VOP's op korte afstand
Europalaan		1 GOW	+/-	behouden	teveel VOP's op korte afstand
Misterstraat-Stationssstraat		2 voorrangskruising	-	aanpassen	bij reconstructie kruising VOP's goed inpassen
Stationssstraat				aanpassen	
Dingstraat		2 GOW	+	behouden	westelijke VOP verbeteren verlichting
		1 GOW	-	verwijderen	slecht zicht na bocht, verwijderen
Dingstraat-Weurden				aanpassen	VOP over Dingstraat steunpunt aanbrengen; VOP over Weurden verwijderen en uitritconstructie, want ETW
Groenloseweg-Singelweg		2 ETW/GOW kruising	+/-	verwijderen	
Schoolstraat		4 rotonde	+	behouden	
Haitsma Mulierweg		1 30km/u-zone	+/-	behouden	ETW, maar behouden i.v.m. schoolomgeving
Vredenseweg		1 30km/u-zone	+	behouden	ETW, maar mag niet verwijderd worden
Vredenseweg		1 GOW	+	behouden	
Laan van Hilbelink-Hortensialaan		1 voorrangskruising	+	behouden	
Laan van Hilbelink		3 voorrangskruising	+/-	aanpassen	optimaliseren verlichting
Laan van Hilbelink		1 voorrangskruising	+/-	aanpassen	verbeteren steunpunt
Laan van Hilbelink		2 ETW/GOW kruising	+/-	aanpassen	VOP over Ln v Hilbelink verbeteren verlichting;
Acacialaan		1 GOW	+/-	verwijderen	VOP over Beberis laan verwijderen, want ETW
Acacialaan		1 GOW	+/-	aanpassen	verlichting optimaliseren
Hortensialaan				aanpassen	bij reconstructie middenneiland aanbrengen en
Walijensestraat-P.J. Oudlaan		1 GOW	+/-	aanpassen	verlichting optimaliseren
Walijensestraat		1 GOW	+/-	aanpassen	bij reconstructie middenneiland aanbrengen en
Walijensestraat-Singelweg		1 voorrangskruising	+/-	aanpassen	verlichting optimaliseren
			+	behouden	bij reconstructie VOP's goed inpassen en
			+	aanpassen	optimaliseren verlichting
			+	behouden	verlichting optimaliseren
Totaal	36				

Bijlage VIII
Uitvoeringsprogramma

Bij prioriteit 1 zijn, naast de projecten voor schoolomgeving en schoolroutes, ook de projecten met een hoge prioriteit in het coalitieprogramma 2010-2014: "Met minder naar meer", opgenomen.

	Studie	Infra-structurele maatregel	Budget	Planjaar
Prioriteit 1				
Aanpakken schoolomgevingen De Schakel en Bargerpaske		X	beschikbaar schoolomg.	2011
Onderzoeken noodzaak/wenselijkheid voor herkenbaarheid van schoolomgevingen (14 schoolzones)	X		beschikbaar schoolomg.	
Inhoud geven aan structureel overleg gemeente met VVN en scholen			€ 0	
Schimmelpennincklaan: aanleg fietspad langs Ravenhorsterweg en Schimmelpennincklaan tussen Pasbree en Waliensestraat, aanleg fietspad rond rotonde Schimmelpennincklaan / Waliensestraat	X		€ 25.000	
Stationsstraat: reconstructie kruising met Misterstraat, voetgangersoversteekplaats, aanbrengen rode fietsstroken tussen Gasthuisstraat en spoorwegovergang		X	€ 200.000	2011
Vredensestraat en Zonnebrink: aanleg rode fietsstroken, reconstructie kruispunt Verlengde Ratumsestraat / Zonnebrink (uitbuigen Zonnebrink en aanleg steunpunt, gelijktijdig aanbrengen voetgangersoversteekplaats)		X	€ 140.000	
Zonnebrink: reconstructie kruispunt met Laan van Hilbelink (uitbuigen Zonnebrink en aanleg steunpunt, verbeteren steunpunt Laan van Hilbelink)		X	€ 200.000	
Spoorzone: Aanleg fietstunnel naar nieuwe locatie Driemark		X	€ 4.600.000	2011
Aanleg fietspad langs Wehmerbeek (tussen Singelweg en Burg. v. Nispenstraat) 2e deel		X	€ 200.000	2011
Dingstraat: aanbrengen rode fietsstroken, aanpassen VOP over Dingstraat bij Weurden (uitbuigen rijbaan Dingstraat en aanbrengen steunpunt), verwijderen VOP over Weurden en aanbrengen uitritconstructie, versmallen rijbaan en aanbrengen steunpunt bij Roelvinkstraat		X	€ 1.027.300	2011
Dingstraat: verwijderen voetgangersoversteekplaats kruising Dingstraat / Kleine Parallelweg		X	€ 1.500	
Stationsstraat: bij station verbeteren verlichting westelijke voetgangersoversteekplaats		X	€ 4.000	2011
Wooldseweg: aanbrengen vrijliggend recreatief fietspad		X	€ 990.000	2011
Prioriteit 2				
Aanleg fietspad langs spoor (Oude Bochtsebaan – Morgenzonweg)		X	€ 335.000	
Dingstraat: Dingstraat verbinden met Parallelweg, aanleg spoorwegovergang, aanpassen kruising Dingstraat / Kleine Parallelweg			P.M.	
Vredenseweg: aanleg ontsluiting De Rikker IV en V, kruising Vredenseweg – Bataafseweg inrichten als rotonde		X	€ 208.000 (gemeentelijke bijdrage)	
Beatrixpark: aanleg tweerichtingsfietspad aan de noordzijde, reconstructie kruispunt met Rondweg West, plan is rotonde met bypass (gemeentelijke bijdrage 33%)		X	P.M.	
Hortensialaan: aanbrengen rode fietsstroken, reconstructie kruising met Kloetenseweg, incl. voetgangersoversteekplaatsen		X	€ 120.000	2011
Kloetenseweg: tussen Acacialaan en Bataafseweg aanbrengen rode fietsstroken		X	€ 55.000	
Acacialaan: aanbrengen rode fietsstroken, middeneiland aanbrengen en verlichting optimaliseren bij voetgangersoversteekplaatsen Prunusstraat en Cederstraat		X	€ 85.000	
Parallelweg: aanleg vrijliggende fietspaden, aanleggen rode fietsstroken waar ruimte voor vrijliggende fietspaden ontbreekt		X	P.M.	
Groenloseweg: uitbuigen weg en aanleg fietsoversteek met steunpunt thv museum Freriks	X		€ 3.000	
Bataafseweg: aanleg tweerichtingsfietspad tussen Laan van Hilbelink en Vredenseweg (excl. grondwerving)		X	€ 250.000	
Vredenseweg: onderzoeken aanpassen kruising Wethouder Bentstraat	X		€ 5.000	
Vernieuwen bewegwijzering fietsnetwerk		X	€ 150.000	2010
Rondweg Zuid: onderzoeken mogelijkheden voor aanbrengen fietsoversteek Magnoliastraat	X		€ 5.000	
Rondweg Zuid: onderzoeken mogelijkheden aanleg ontbrekend deel fietspad	X		€ 7.000	
Aanpakken onderzochte gevaarlijke locatie Meenkmlenweg – Misterweg (N318) i.s.m. provincie		X	€ 100.000 (gemeentelijke bijdrage)	2011
Waliensestraat en Meddoseweg: bromfiets op de rijbaan, fietsstroken aanbrengen op de Meddoseweg tussen Lemmenesweg en Gelderesweg		X	€ 72.000	2010
Steengroeveweg: studie naar mogelijkheden vergroten veiligheid en terugbrengen snelheid	X		€ 5.500	2012
Wooldseweg: afwaarderen naar erftoegangsweg		X	€ 145.000	
Kottenseweg: afwaarderen naar erftoegangsweg		X	€ 135.000	
Uitwerken afkoppelingen Wooldseweg en Kottenseweg	X		P.M.	
Rondweg West: onderzoeken mogelijkheden kruising Rondweg West / Morgenzonweg	X		€ 6.500	
Groenloseweg: voorstellen als locatie om op snelheid te handhaven			kosten politie	

	Studie	Infra-structurele maatregel	Budget	Planjaar
Waliësestraat: optimaliseren verlichting bij voetgangersoversteekplaats Bilderdijkstraat		X	€ 4.000	
Laan van Hilbelink: optimaliseren verlichting van voetgangersoversteekplaatsen bij kruising Hortensialaan, bij Beberislaan, verbeteren verlichting en verwijderen voetgangersoversteekplaats over erftoegangsweg Beberislaan, bij Jasmijnlaan optimaliseren verlichting		X	beschikbaar bij herinrichting Pelkwijk fase 1	2010
Studie naar aanpassen spoorwegovergangen	X		P.M.	
Prioriteit 3				
N319 Groenloseweg: aanleg ontsluiting Beatrixpark		X	kosten plan	
Rijnstraat: aanleg calamiteitenontsluiting De Rikker IV en V		X	kosten plan	
Toegankelijk maken 7 bushaltes (2 perrons per halte), plaatsenabri en fietsenstalling bij 5 haltes		X	€ 153.000	2010-2011
Pelkwijk: studie naar slopen bebouwing en aanleg parkeerplaatsen	X		P.M. structuurvisie	
Kreilstraat: studie naar omvang en oorzaken parkeerproblemen	X		P.M.	
Spoorzone: studie naar kritische intensiteiten Spoorzone, afsluiten spoorwegovergang en afwaarderen Stationsstraat	X		€ 10.000	
Westzijde centrum: studie naar verkeersafwikkeling	X		€ 12.500	
Onderzoek naar een logische fietsroute door het centrum in aansluiting op de fietstunnel				
Spoorzone	X		€ 5.000	
Onderzoeken mogelijkheden (tijdelijke) fietsenstalling aan begin van Meddosestraat	X		€ 3.000	
Verbeteren kwaliteit en kwantiteit fietsenstallingen bij OV en sportlocaties		X	P.M.	
In samenwerking met de politie een structurele aanpak van fietsendiefstallen opzetten			€ 0	
Centrum: aanpassen bebording parkeeroute		X	P.M. parkeervisie	
Pashegge: creëren meer parkeerplaatsen door efficiëntere inrichting		X	€ 415.000	
Maatregelen die volgen uit uitwerking parkeervisie centrum	X		P.M. parkeervisie	
Het aanpakken van locaties met onvoldoende eenduidigheid in voorrang en inrichting, dit dient te worden meegenomen bij regulier onderhoud.		X	kosten regulier onderhoud	

Bij de ramingen is uitgegaan van de volgende uitgangspunten (op hoofdlijnen):

- Fietsstrook : vervangen deklaag door rood asfalt incl. belijning en fietssymbool
- Fietspad (2-zijdig) : nieuwe asfaltconstructie met rode deklaag incl. as-streep
- Rotonde : uitgevoerd in asfalt
- Plateau en drempel : uitgevoerd in betonstraatstenen
- Reconstructie kruispunt : uitgevoerd in asfalt
- Reconstructie Pashegge : hergebruik van bestaande bestratings materialen
- Bushaltes : halteren op de rijbaan
- Prijzen zijn incl. VAT-kosten 20 % en onvoorzien 10%

Niet opgenomen in de raming :

- Kosten voor verleggen kabels en leidingen
- Kosten voor aanpassen groeninrichting
- Milieukundige en civieltechnische onderzoeken
- Kosten voor aanpassen rioolstelsel
- Kosten voor aankoop van gronden
- Kosten voor openbare verlichting (indien niet specifiek genoemd)
- Kosten geluidsisolerende voorzieningen