

2022

Afwegingskader: '30 km/u tenzij...'



Inhoud

Inleiding	2
Waarom van 50 naar 30 km/u?	3
Verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit als prioriteit	3
Verkeersfunctie versus verblijfsfunctie	3
Afwegingskaders	3
Aanpak en vervolgstappen	4
Inrichtingsprincipes	5
Bijlage 1: Wegcategorisering nu en volgens afwegingskader	6
Bijlage 2: Afwegingskader CROW	7
Bijlage 3: Vergelijking 'kortste route' bij 30 km/u	8
Bijlage 4: Stakeholdersanalyse	10
Bijlage 5: Regelgeving	12
Bijlage 6: Openbaar vervoer	13
Bijlage 7: Schema maximumsnelheden	14
Bijlage 8: Inrichtingsprincipes Duurzaam Veilig	15
Bijlage 9: Verkenning Groenloseweg	16
Bronnen:	17

Inleiding

Dit document dient ter ondersteuning van het collegevoorstel '30 km/u tenzij'. Binnen de bebouwde kom zijn er op dit moment twee wegcategorieën: erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Een erftoegangsweg (ETW) heeft een verblijfsfunctie, verkeerssoorten zijn gemengd en de maximumsnelheid is 30 km/u. Een gebiedsontsluitingsweg (GOW) heeft een verkeersfunctie, verkeerssoorten zijn van elkaar gescheiden en de maximumsnelheid is 50 km/u. In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen en is het niet altijd mogelijk om een GOW veilig als 50 km/u-weg in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden). Er is behoefte aan een duidelijk afwegingskader.

Buitenlandse ervaringen met een lagere snelheid hebben goede resultaten opgeleverd. Begin 2020 tekenden 140 landen de Stockholm Declaration waarmee zij aangaven voor de invoering van een maximumsnelheid te zijn. Ook verschillende organisaties zijn voorstander, zoals de AI Vereniging, Veilig Verkeer Nederland (VVN), fietsersbond en de Verenigde Naties. Het advies sluit ook aan op 'de visie voor een bereikbaar Gelderland waarin o.a. de strategie 'werken aan verkeersveiligheid, verbinden, veranderen en vergroenen een belangrijke rol speelt. Inmiddels geven steeds meer gemeenten gehoor aan de oproep voor 30 km/u binnen de bebouwde kom.

Uit het structuurplan 2010

Voor Winterswijk is eerder al in het ruimtelijk en het verkeerskundig beleid uitgesproken dat voor een aantal wegen functie, vormgeving en gebruik niet in lijn met elkaar zijn. De meest recente documenten stammen echter van 2010, en houden dus nog geen rekening met de oproep van de Tweede Kamer en met de inhoud van de Stockholm Declaration.

In 2010 stelde de Structuurvisie voor de kom:

"Aandachtspunten blijven de gebiedsontsluitingswegen (GOW), deze moeten veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen hebben (lengterichting) en ze moeten veilig oversteekbaar zijn voor langzaam verkeer (dwarsrichting, bijvoorbeeld d.m.v. middengeleiders). De beschikbare ruimte is in verschillende gevallen een knelpunt. 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 vrij liggende fietsvoorzieningen te realiseren. Uit de analyse blijkt dat het wenselijk is om extra maatregelen te nemen om de snelheid te verlagen. Snelheden liggen hoog over het gehele deel binnen de bebouwde kom".

Eveneens in 2010 stelde het VSP: *"De intensiteiten op veel gebiedsontsluitingswegen (GOW) zijn relatief laag. 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."*

Over het algemeen vloeit het snelheidsregime logisch voort uit de functie van de weg en sluit goed aan op de beleving en verwachting van de weggebruikers en omwonenden. Echter soms is er toch sprake van onduidelijkheden of tegengestelde belangen. Dit leidde de laatste jaren af en toe tot vragen en discussies over welke snelheid waar moet gelden, bijvoorbeeld als er besloten moet worden over herinrichting van wegen en straten. Dit is mede de aanleiding geweest om te komen tot het volgende voorstel:

een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op wegen binnen de bebouwde kom, tenzij er gegronde redenen zijn om voor 50 kilometer per uur te (blijven) kiezen.

Waarom van 50 naar 30 km/u?

Verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit als prioriteit

Voetgangers, fietsers, bromfietzers en snorfietzers zijn relatief kwetsbaar. Ze voelen zich vaak onveilig en gestrest in het verkeer. Hun aandeel in de (landelijke) ongevals cijfers stijgt relatief snel. Met de groei van Winterswijk, de toenemende drukte en de opkomst van nieuwe voertuigtypen die mogelijk gebruik mogen maken van het fietspad, verwachten we dat deze lijn de komende jaren doorzet. Dit betekent dat we extra maatregelen moeten nemen om de verkeersveiligheid in te garanderen en verder te verbeteren. Het doel blijft tenslotte nul verkeersslachtoffers per jaar. En daarvoor is het nodig dat verkeersveiligheid een prioriteit is voor Winterswijk.

Snelheid speelt een hoofdrol. Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe hoger het risico op ongevallen en hoe harder de klap bij een botsing. Hoe langzamer een voertuig rijdt, hoe beter de bestuurder kan reageren op onverwachte verkeerssituaties. Een lagere snelheid zorgt dus voor minder ongevallen. Als het toch misgaat, zijn de gevolgen minder ernstig. Onderzoek naar 200 bestaande 'grijze wegen' (wegen waar gebruik en functie niet overeenstemmen) laat zien dat de ongevallen op wegen met een snelheidsregime van 30 km/u significant minder ernstig zijn: 21% van de ongevallen op een 30 km/u-weg is ernstig, tegen 30% bij 50 km/u.

Ook gedrag is een belangrijke factor. Voor bestuurders van gemotoriseerd verkeer moet het duidelijk zijn welke snelheidslimiet geldt en waarom. De omgeving van de weg en de inrichting van de infrastructuur spelen hierbij de grootste rol. Daarnaast zijn er andere manieren om de gewenste gedragsverandering te ondersteunen. Bijvoorbeeld lokale campagnes om duidelijk te maken waar en waarom je maximaal 30 km/u mag rijden, zodat mensen meer openstaan en begrijpen dat 30 km/u een logische, veilige snelheid is. Zodra het begrepen wordt, is de kans ook groter dat mensen hun gedrag aanpassen en dit ook volhouden. De boodschap dat de limiet in ieder geval 30 km/u is zodra er fietsers op de rijbaan rijden, is een heldere.

Verkeersfunctie versus verblijfsfunctie

Het gevoel van veiligheid in het verkeer is heel belangrijk voor de beleving van de openbare ruimte. De zogeheten verblijfsfunctie van de weg heeft de afgelopen jaren (te) weinig aandacht gekregen in onze verkeerskundige afwegingen. Bij afwegingen over snelheid stond een goede doorstroming van het verkeer meestal voorop. Intussen is de verblijfsfunctie in veel straten steeds belangrijker geworden. Denk bijvoorbeeld aan winkelen, zitten, lopen of ontspannen.

Het traditionele onderscheid tussen gebiedsontsluitingswegen (wegen met doorgaand verkeer, nu 50 km/u) en erftoegangswegen (wegen in woonbuurten met alleen bestemmingsverkeer, nu 30 km/u) sluit niet meer goed aan bij het hedendaagse gebruik van de openbare ruimte. Er is meer (verschillend) verkeer en meer verschillend gebruik van de openbare ruimte. In het vervolg wegen we de verblijfsfunctie daarom zwaarder bij besluiten over verkeersveiligheid in Winterswijk.

Afwegingskaders

Bij herinrichtingen van wegen wordt steeds vaker gekozen voor een lagere maximumsnelheid. Hier betreft het vaak straten met een even sterke verblijfs- als verkeersfunctie. Op zulke wegen leidt een snelheid van 30 km/u tot een grote verbetering van de leefbaarheid. Dit gaat vaak gepaard met een aangepaste inrichting (bredere fietspaden, minder parkeerplaatsen, bredere stoep). Toch worden deze wegen niet volledig ingericht als erftoegangsweg, omdat dit de doorstroming van het verkeer te veel zou beperken. Dit zou slecht zijn voor de luchtkwaliteit en tot grotere vertragingen leiden voor nood- en hulpdiensten, het OV en fietsers. Feitelijk is er dus een tussenvorm van erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg gewenst (de GOW30).

Waar geen Zone 30 geldt – en dus 50 km/u de limiet is – moeten volgens de geldende CROW-richtlijnen kwetsbare verkeersdeelnemers worden gescheiden van gemotoriseerd verkeer door middel van vrijliggende infrastructuur (met name fietspaden). Een groot deel van de 50km/u-wegen in Winterswijk is 25 jaar na de start van Duurzaam Veilig (DV) echter nog niet op die manier ingericht en dat is vanuit het DV-gedachtegoed onwenselijk.

We richten ons niet op wegen die nu 30 km/u als maximumsnelheid hebben en misschien naar 50 km/u zouden kunnen. Die zijn er in Winterswijk niet. We richten ons wel op GOW:

1. Met een huidige maximaal toegestane snelheid van 50 km/u;
2. Die naast een stroomfunctie ook een toegangsfunctie hebben. Dat kan tot uitdrukking komen in:
 - a. Het aantal verschillende functies die aan de weg gevestigd zijn;
 - b. Het aantal aansluitingen met andere wegen;
 - c. De aansluitafstanden tussen de aansluitende wegen;
 - d. Een verkeersintensiteit die ofwel zo hoog is dat met name linksafbewegingen op delen van de dag moeilijk te maken zijn ofwel zo laag dat er feitelijk van een GOW geen sprake is.
3. Die daarboven een verblijfsfunctie kunnen hebben.
4. Die volgens het CROW afwegingsschema (zie bijlage 2) in aanmerking komen voor afwaardering.

Theoretische capaciteit bij verschillende snelheden:

50 km/h= +/- 1950 vtg/uur

30 km/h= +/- 1700 vtg/uur

15 km/h= +/- 900 vtg/uur

Figuur 1 theoretische capaciteit

De theoretische afrijcapaciteit (figuur 1) van een rijstrook ligt lager bij 30 km/u dan bij 50 km/u. De effecten van snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u op de doorstroming lijken op voorhand Beperkt. Deze theoretische capaciteit zal in de Winterswijk eigenlijk nooit worden gehaald. De capaciteit van kruispunten en verstoringen op wegvakken en bij ondergeschikte zijstraten is veel bepalender voor de omvang van het gemotoriseerd verkeer dat via het wegennet kan worden afgewikkeld.

Wegen die als GOW30 worden gecategoriseerd, moeten hun ontsluitingsfunctie kunnen behouden, waarbij de hiërarchie in het netwerk zo veel mogelijk in stand kan blijven. Erftoegangswegen moeten niet onbedoeld doorgaand verkeer te verwerken krijgen (zie ook bijlage 3 vergelijking 'kortste route' bij 30 km/u). Toch is te verwachten dat wegen die als GOW30 zijn ingericht, door de lagere snelheid iets minder aantrekkelijk zijn voor (doorgaand) gemotoriseerd verkeer. Als de hiërarchie van het netwerk overeind blijft (zoals de insteek is van het afwegingskader), lijken de netwerkeffecten (zoals ongewenst sluipverkeer) beperkt.

Aanpak en vervolgstappen

Na vaststelling van het beleid '30 km/u tenzij' in de bebouwde kom, wordt er toegewerkt naar het invoeren van 30 km/u waar dit volgens het afwegingskader wordt voorgesteld. Niet alle wegen zijn meteen geschikt om als veilige GOW50, geloofwaardige GOW30, of ETW30 uit te voeren. Om aan alle bij de wegcategorie behorende kenmerken en de verkeersveiligheid te voldoen, zijn aanpassingen nodig aan de weginfrastructuur. De herkenbaarheid van de wegen waar een snelheidslimiet van 30 km/u of 50 km/u geldt, is daarbij een belangrijke voorwaarde.

De transformatie van het verlagen van de snelheidslimiet kan gefaseerd worden toegepast, door de snelheidsverlaging in te passen wanneer de weg gereconstrueerd wordt volgens de planning. Tussen gedeeltelijk en volledige aanpassing binnen de gehele bebouwde kom zal een transitie periode zijn van (tientallen) jaren. Indien gekozen wordt om alle 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom volgens het afwegingskader te beoordelen en binnen een korte termijn te transformeren naar 30 km/u, kan dit door de juiste bebording en markering te plaatsen. Dit gaat ten koste van de geloofwaardigheid van de inrichting, die gebaseerd is op een snelheid van 50 km/u. Een 30 km/u inrichting heeft de voorkeur om zo veiligheid te waarborgen.

Naast het benodigde budget en capaciteit binnen de organisatie wordt voorgesteld om elke weg aan de hand van het afwegingskader te beoordelen wanneer deze volgens de planning aan de beurt is. Op deze manier

wordt er efficiënt om gegaan met de interne capaciteit en de levensduur van de weg (materiaal). Naast alle voorbereidingen op civiel niveau, vereist de transformatie naar een 30 km/u inrichting een integrale aanpak met de omgeving. Belanghebbenden, zoals omwonenden, bedrijven, ov-bedrijven, ov-autoriteiten en de hulpdiensten, worden in beginsel meegenomen. Dit vergt goede voorbereidingen en tijd om samen met alle stakeholders tot een gedragen plan te komen.

Het uitgangspunt bij het gebruik van het afwegingskader is, dat voor een weg binnen de bebouwde kom in beginsel een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Alleen als het wenselijk en veilig is, krijgen wegen met de ontsluitings- en/of doorstromingsfunctie een maximumsnelheid van 50 km/u. Nadat het afwegingskader is vastgesteld, moeten verschillende aspecten verder uitgewerkt en onderzocht worden.

Wanneer de nieuwe richtlijnen voor de minimale inrichting van 50 en 30 km/u-wegen zijn vastgesteld, is het de bedoeling dat de wegbeheerder de wegen (op kortere of langere termijn) in overeenstemming brengt met de richtlijnen, of hier in bijzondere situaties gemotiveerd van afwijken.

Bij verdere uitwerking:

- I. Verschillende partijen en relevante stakeholders vanaf de start bij herinrichtingsprocessen betrekken.
- II. Uit te gaan van een integrale benadering op basis van een gezamenlijke visie op het betreffende wegvak.
- III. Te zoeken naar oplossingen die de kwaliteit versterken op basis van ontwerpend onderzoek en daarbij keuzes te maken op basis van de lokale context en de bredere visie op het netwerkniveau van Winterswijk.

Inrichtingsprincipes

Vooruitlopend op dit beleid is al nagedacht over de Groenloseweg waar de snelheid van 30 km/u met de kenmerken van een gebiedsontsluiting beter past volgens het afwegingskader. Met ingenieursbureau Anacon is de voorbereidingsfase voor de Groenloseweg reeds gestart i.v.m. noodzakelijk gepland groot onderhoud. Dit onderhoud stond gepland voor 2021 maar is in afwachting van dit voorstel uitgesteld.

De uiteindelijk inrichting vraagt maatwerk. Afhankelijk van de nieuwe wegategorisering zal een keuze voor een passende inrichting gemaakt (ETW30/GOW30). Net als een GOW50 moet een GOW30 hogere verkeersintensiteiten kunnen verwerken. Daarom blijft de basis van een gebiedsontsluitingsweg overeind en krijgt een GOW30 geen kenmerken die de doorstroming teveel belemmeren, zoals hoge drempels of voorrang voor verkeer van rechts. Toepassing van plateaus die bij 30 km/u geen problemen opleveren voor autoverkeer, is wel mogelijk. Dit kan ingezet worden bij mogelijke conflictpunten bij oversteeklocaties voor voetgangers en fietsers.

Verblijfsaspecten krijgen een rol bij de uitstraling van de weg om bij te dragen aan het bereiken van een lagere snelheid. Zo kunnen er parkeerplaatsen langs de weg liggen en bussen halteren waar mogelijk op de rijbaan. Bij een GOW50 is dit niet wenselijk. Rijstroken kunnen bij een GOW30 smaller dan de huidige richtlijn van minimaal 3,5 meter zijn. Daarbij wordt rekening gehouden met zwaar verkeer, bus en de nood- hulpdiensten. Fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte om over te steken. Bv. door een plateau met zebrapad of wegversmalling. Fietsvoorzieningen worden afgewogen passend bij de gekozen wegategorisering.

Een GOW30 wordt over het algemeen geasfalteerd aangelegd. Onnodige trillingen en geluidsoverlast worden daarmee zoveel mogelijk voorkomen. In specifieke situaties is klinkerverharding wel mogelijk. Waar noodzakelijk worden markeringen aangebracht, zoals stopstrepen, pijlen en kant- en/of asstrepen. Voor kant- en of asstrepen die het wegprofiel versmallen kan ook worden gekozen voor een overrijdbare middenberm.

Bij de inrichting moet dit zorgen voor een duidelijk verblijfskarakter maar ook een goede doorstroming. De ontwerpprincipes voor de GOW30 worden bij instemming met het voorstel nader uitgewerkt voor de wegen waarop het van toepassing is. Dit vraagt om maatwerk. Het CROW is in het najaar van 2021 gestart met het uitwerken van de richtlijn voor de GOW30 en de aanpassing van de basiskenmerken wegontwerp.

Bijlage 1: Wegcategorisering nu en volgens afwegingskader

50 km/h wegen bebouwde kom	Planning reconstructie	Huidige functie	Toekomstige functie afwegingskader
Groenloseweg (tussen Singelweg en Jaspersweg)	2022	GOW50	GOW30
Vredenseweg (tussen Singelweg en Bataafseweg)	2023	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Waliensestraat (tussen Singelweg en rand bebouwde kom)	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Kottenseweg (tussen N319 en het Weurden)	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Wooldseweg	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Industrieweg	NB >2030	GOW50	GOW30/GOW50
Parallelweg	NB >2030	GOW50	GOW30/GOW50
Europalaan (ontsluiting Brandweer)	NB >2030	GOW50	GOW30/GOW50
Europark	NB >2030	GOW50	GOW30/GOW50
Singelweg	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Vredensestraat (tussen Zonnebrink en Singelweg)	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Zonnebrink	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Dingstraat	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Stationsstraat (tussen Gasthuisstraat en Dingstraat)	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Misterweg (tussen rotonde Lidl en Stationsstraat)	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Laan van Hilbelink	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Hortensialaan	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Kloetenseweg (tussen Hortensialaan en Acacialaan)	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Acacialaan	2023	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Tuunterstraat (tussen Europalaan en het spoor)	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Schimmelpennincklaan (tussen Ravenhorsterweg en Waliensestraat)	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
P.J. Oudlaan (Waliensestraat en Rijnstraat)	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Ambachtstraat (staat in VSP als ETW)	NB >2030	GOW50	NTB ETW30/GOW30
Koningsweg (staat niet in VSP)	NB >2030	GOW en ETW	NTB ETW30/GOW30
Jaspersweg	NB >2030	GOW50	GOW30/GOW50

NB

GOW50

GOW30

ETW30

NTB

GOW50

GOW50

Niet bekend en ook geen lange termijn inzicht

Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h

Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h

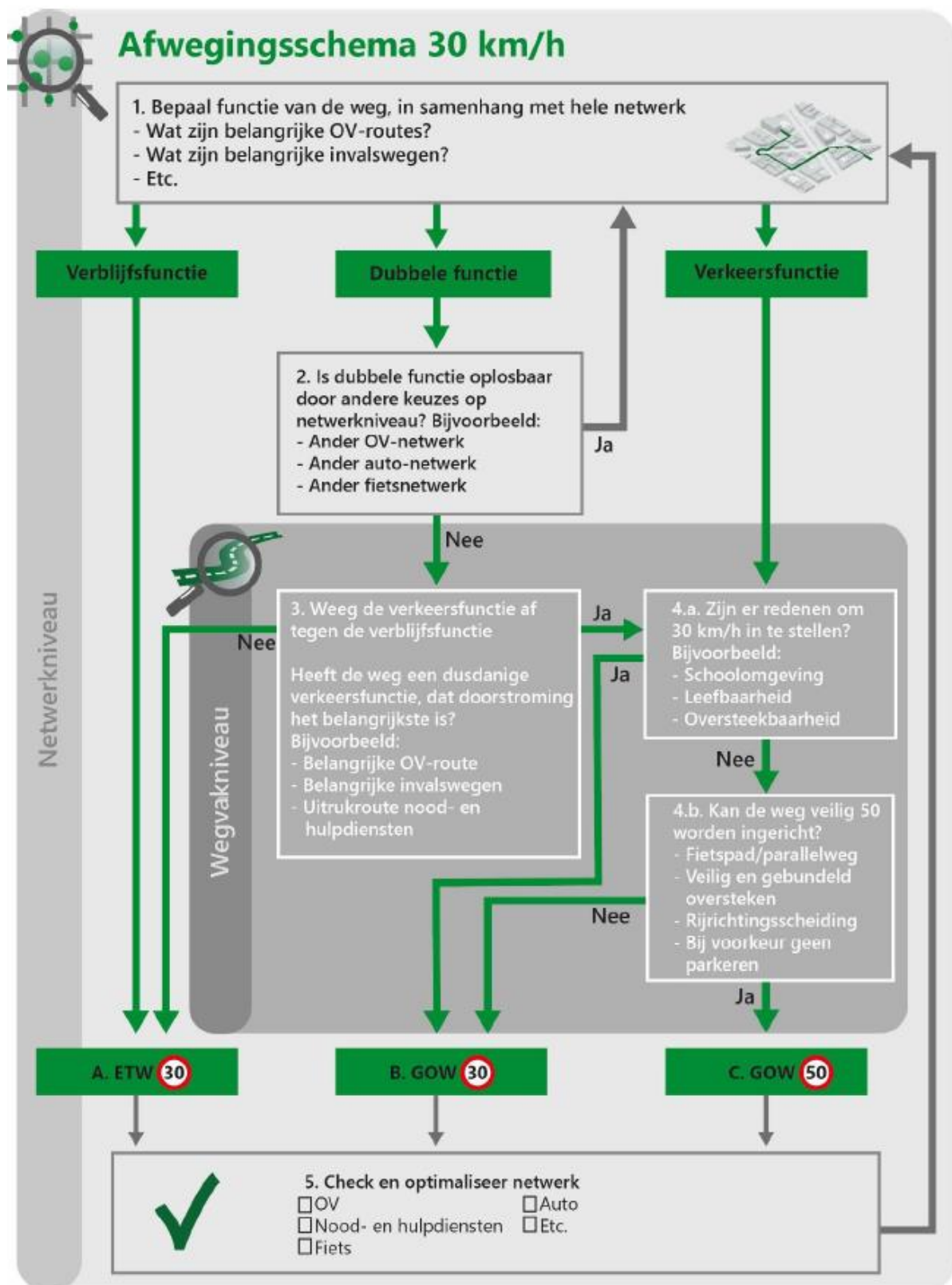
Erftoegangsweg 30 km/h

Nog nader te bepalen ETW/GOW

Voldoet niet of grotendeels niet aan huidige richtlijnen

Voldoet grotendeels of helemaal aan huidige richtlijnen

Bijlage 2: Afwegingskader CROW



Bron: CROW, 2021.

Bijlage 3: Vergelijking 'kortste route' bij 30 km/u

Doel

In de huidige situatie is het vaak het geval dat via gebiedsontsluitingswegen naar een andere locatie in de bebouwde kom gaan de snelste route is. Deze ontsluitingswegen zijn sneller door een hogere maximum snelheid, voorrangsregelingen en passende inrichting. Dit onderzoek stelt dat de maximumsnelheid van alle wegen binnen de bebouwde kom van Winterswijk verlaagd wordt naar 30km/u, en dat zij allemaal een uniforme inrichting (d.w.z. een verblijfsfunctie) krijgen. De mogelijkheid van gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 30km/u (GOW30) wordt in deze vergelijking dus buiten beschouwing gelaten. Een GOW30 is altijd aantrekkelijker als route in vergelijking tot een ETW30. 30 km/u zonder onderscheidende inrichting GOW30 zou betekenen dat de hiërarchie van het wegennetwerk verdwijnt en alle wegen in theorie even snel zijn. De snelste route met een auto van een punt naar een ander punt in de bebouwde kom is dan vaak ook de kortste route. De kortste route, en dus mogelijke toekomstige snelste route, kan nu al berekend worden via online navigatiediensten. Zij beschikken namelijk over een 'kortste route'-optie. Het doel van deze vergelijking is erachter te komen welke wegen vaak onderdeel zullen zijn van de snelste route wanneer de maximumsnelheid in de gehele bebouwde kom verlaagd wordt naar 30km/u.

Werkwijze

Zie figuur 1 en 2. Het vergelijken van de snelste route met de kortste route, aan de hand van zes punten waar men Winterswijk binnenkomt (A) en tien populaire plaatsen in Winterswijk zelf (B). Elke route tussen elk A-punt en elk B-punt is bestudeerd, zowel heen- als terugweg, wat uitkomt op totaal 120 routes. Bij elke route is gekeken hoe de kortste route verschilt van de snelste route door te kijken welke wegen de kortste route aangeeft en welke wegen de snelste route aangeeft. Elke weg die onderdeel is van de kortste route ten opzichte van de snelste route, werd genoteerd. Het resultaat is een lijst met straatnamen en het aantal keer dat deze onderdeel is van een kortste route.

Resultaat

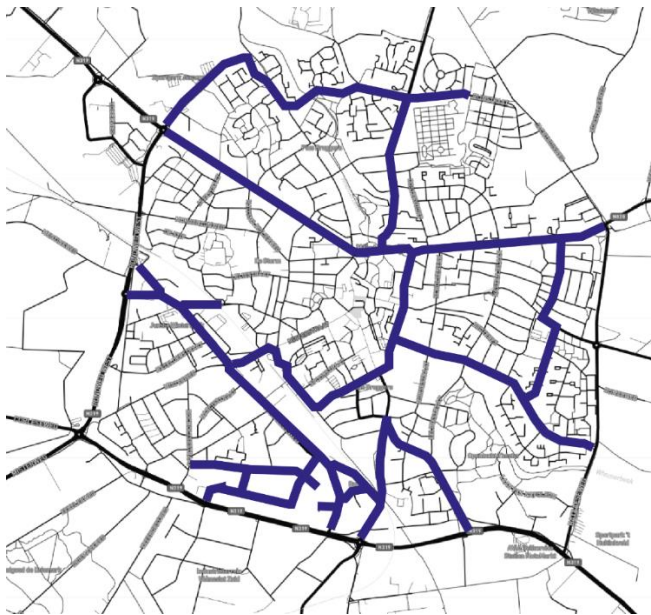
Het resultaat is een kaart met de straten verdeeld in drie categorieën: vaak onderdeel van een kortste route (rood), redelijk vaak onderdeel van een kortste route (oranje) en minder vaak onderdeel van een kortste route (geel). Op basis van deze kaart kunnen tot op zekere hoogte uitspraken gedaan worden over wat er gebeurt wanneer de huidige 50km/u-wegen veranderen naar 30km/u. Er moet rekening gehouden worden met het volgende:

- Of de kortste route de snelste route wordt, hangt grotendeels af van de toekomstige inrichting van de wegen die nu 50km/u zijn. Blijven deze hetzelfde of komen er veel snelheidsbeperkende maatregelen, en blijven dit voorrangswegen of niet?
- (Provinciale) wegen om Winterswijk heen blijven waarschijnlijk wegen met een maximumsnelheid van 80 of 50km/u. Deze blijven dus aantrekkelijk om te nemen en zijn bij sommige routes langer maar toch sneller. Daar houdt de routeplanner bij het nemen van de kortste route geen rekening mee.
- Hoe vaak een straat een kortere route is zegt niks over intensiteiten. Hoe vaker een straat een kortere route is betekent dus niet hoe drukker deze straat is ten opzichte van andere straten.
- De routeplanner is ervan uit gegaan dat het Vrijheidspark t.h.v. Mevr. Kuipers-Rietbergplein een doorlopende weg is, terwijl dit momenteel en wellicht in de toekomst niet zo is.

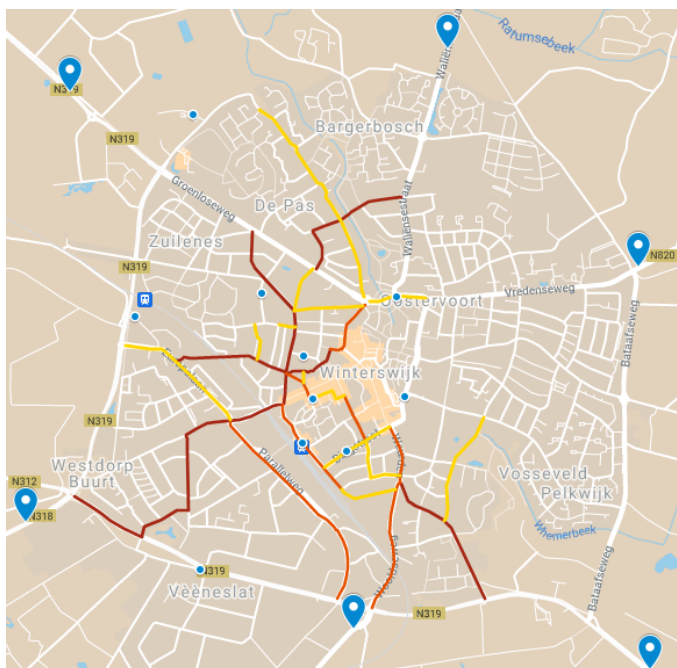
Opvallende resultaten:

- Gasthuisstraat: vooral vanuit noordelijke richtingen, maar ook vanuit andere richtingen is de gasthuisstraat onderdeel van kortste routes. Deze straat is een lange, doorgaande weg langs het centrum en daarom een kort alternatief op de ring, die aan de westelijke kant van het centrum ontbreekt.
- De Tuunterstraat is een kortere optie t.o.v. Europalaan/Misterweg vanaf het centrum. De Tuunterstraat is al deels eenrichtingsverkeer vanaf de Korenstraat richting de Gasthuisstraat waardoor deze mogelijke route ondanks dat deze opvalt in de resultaten komt te vervallen als optie kortste route naar het centrum.

- Voor verkeer tussen het zuidwesten en het centrum, met name het oostelijke gedeelte, is binnendoor via de Magnoliastraat, Bocholtsestraat, Misterweg en Stationsstraat een kortere optie dan via de N319 en de Wooldseweg of Europalaan. Dit kan ook gelden voor doorgaand verkeer van en naar het noorden.
- Van het centrum richting het noorden en andersom is een korte route via woonwijk De Pas (o.a. Rembrandtstraat en Burg. van Nispenstraat) t.o.v. de oostelijke ring. Verkeer steekt hier bijv. de Groenloseweg over de Prins Hendrikstraat in en andersom. Vanuit het noordwesten is de Haitsma Mulierweg een afsnijdroute van en naar het centrum.
- De straten rond het Vrijheidspark zijn vaak onderdeel van de kortste route vanuit het centrum richting het noorden en noordoosten, maar zijn ook onderdeel van doorgaand verkeer vanuit wijken in het zuidoosten en westen.



Figuur 2 Totaal 50 km/u wegen binnen bebouwde kom



- ☒ Punten Windrichtingen
 - ☐ Blaauwe punt
- ☒ Punten in Winterswijk
 - ☐ Blaauwe stip
- ☒ 7 keer of vaker
 - ☐ Rood
- ☒ 5- 6,5 keer
 - ☐ Oranje
- ☒ 3 - 4,5 keer
 - ☐ Geel

Figuur 3 Onderzoek 'kortste route' bij alles 30 km/u.

[Potentiële alternatieven 30km/u - Google My Maps](#)

Bijlage 4: Stakeholdersanalyse

	Bereikbaarheid - Ontsluiting & stromen - Verkeersveiligheid	Verblijfskwaliteit/Leefbaarheid - Groen - Geluid - Luchtkwaliteit - Symboliek - Water - Hitte	Inschatting BATNA (verwachtingen)
Bewoners	• Goed gefaciliteerd woon-/werkverkeer • Veiligheid in de straat (kinderen)	• Optimaliseren van woongenot • Bestaande klachten zo veel mogelijk oplossen	Onderscheid tussen bewoners van de betreffende straten en inwoners algemeen (mogelijk tegenstrijdige belangen)
Voorzieningen (winkels/bedrijven)	• Goede bereikbaarheid borgen voor potentiële klanten/goederenstroom • Goede aansluiting op uitvalswegen	• Aantrekkelijker winkelbezoek • Symboliek versterken	Aantrekkelijke straat kan positief effect geven op aantrekken van winkelend publiek, daarnaast kan minder goede bereikbaarheid tegenovergesteld effect geven.
Nood-hulpdiensten	• Hoofdroutes goed bereikbaar i.v.m. aanrijtijden, passeermogelijkheden • Zo min mogelijk obstakels (zoals drempels)		Geen bezwaren onder voorbehoud van goede bereikbaarheid en inrichting. Mogelijk volgt later een gezamenlijk standpunt vanuit de regio voor hulpdiensten.
Openbaar vervoer (Arriva)	• De rol van de bus is van belang voor de weginrichting. • OV speelt een belangrijke rol in mobiliteit.		Arriva en Provincie onderzoeken HOV. In principe minder baat bij Oost verbinding in Winterswijk. 30 km/u kan de doorslag geven voor het doorvoeren van het HOV concept. Een snelle bus is immers aantrekkelijk voor reizigers en efficiënter voor de exploitant.
Fiets (Fietzersbond)	• Bij conflict met motorvoertuig minder kans op dodelijk letsel • Betere oversteekbaarheid • Meer aandacht voor fietsen	• Prettiger fietsen (veiliger gevoel) • Aantrekkelijke routes	Aantrekkelijker fietsklimaat versterkt fietsgenot en kan leiden tot meer fietsgebruik. Ouders kiezen mogelijk sneller voor de fiets voor het halen- brengen van kinderen naar school. In gebieden waar de fiets een goede concurrentiepositie heeft, is een verschuiving

			van autoverkeer naar fietsverkeer te verwachten.
Auto / vrachtwagen	Groenloseweg: doorgaand karakter		
Voetganger	- Bij conflict met motorvoertuig minder kans op dodelijk letsel - Betere oversteekbaarheid - Inclusie	Prettiger verblijven	Obstakelvrije, veilige routes en oversteekmogelijkheden.
Provincie I.v.m. OV I.v.m. beleid 30	Visie voor een bereikbaar Gelderland	Duurzaamheidsdoelstellingen	Lijn 73 omzetten naar HOV (versneld) wordt al onderzocht.
Gemeente (centrumvisie)	- Goede doorstroming van verkeer - Veiligheid prioriteit - Goed bereikbaar centrum - Aansluiting provinciale wegen	- Meer ruimte voor klimaatadaptatie - Groenstructuurplan - Sanering geluid/trilling hinder - Wonen genot - Luchtkwaliteit	- Verblijfkwaliteit hoog in vaandel - Verkeersveiligheid hoog in vaandel - Daarnaast is het voor verkeer belangrijk om te kunnen doorstromen
Overheid	Veiligheid in verkeer (motie)	Milieu-aspecten	Advies GOW30 of mogelijke invoering 30 BIBKO (motie)

Bijlage 5: Regelgeving

Gebaseerd op publicatie CROW en uitvoeringsvoorschriften BABW

De specifieke regelgeving voor het aanduiden en inrichten van 30 km/u-zones is vastgelegd in de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Voor het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u is een verkeersbesluit van het bevoegd gezag nodig (Wvw artikel 15 i.c.m. BABW artikel 12), voor een gemeentelijke weg en overige wegen die niet in het beheer van provincie, waterschap of rijk zijn, neemt het college van burgemeesters en wethouders deze. Er zijn een aantal onderdelen, die relevant zijn voor de vraag in hoeverre de bestaande regelgeving voldoet om bij het instellen en inrichten van 30 km/u-wegen of -zones op wegen (ook) een ontsluitingsfunctie te maken:

- Hoofdstuk II, paragraaf 4, onder 1:

De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

- Hoofdstuk II, paragraaf 4, onder 4:

Bord A1 (30 km/u binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

- Iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie.
- Om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast.
- Met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten (...).

In de discussie over het instellen van 30 km/u en de handhaving ervan, gaat doorgaans de meeste aandacht uit naar het eerste punt. Deze eis lijkt geen belemmering te zijn om meer doorgaande wegen, met meestal een andere vormgeving, goed in te richten voor een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit betekent dat dit artikel in de uitvoeringsvoorschriften BABW in praktijk niet altijd strikt wordt geïnterpreteerd.

Het eerste punt in Hoofdstuk II, paragraaf 4, onder 4 van de Uitvoeringsvoorschriften BABW stelt dat alle wegen in een 30 km/u-zone voornamelijk een verblijfsfunctie hebben. Het wegtype GOW30 betekent een keuze voor ontsluiten als primaire functie en een maximumsnelheid van 30 km/u. Een GOW30 lijkt daarmee momenteel onverenigbaar met de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Bij de verdere uitwerking van de GOW30 als nieuwe wegcategorie, moet het genoemde uitvoeringsvoorschrift hierop aangepast worden.

De overige uitvoeringsvoorschriften leveren normaliter geen belemmeringen op voor het instellen en inrichten van 30 km/u-zones volgens het afwegingsschema.

Hoewel de uitwerking van de inrichtingskenmerken van een GOW30 door CROW nog moet plaatsvinden, ligt toepassing van voorrangskruispunten op dit wegtype voor de hand, omdat doorstroming prevaleert bij een verkeersfunctie. Toepassing van voorrangskruispunten binnen 30 km/u-gebieden is binnen de bestaande BABW echter slechts in een beperkt aantal gevallen (bijvoorbeeld in een busroute of hoofd fietsroute) mogelijk. Ook dit vraagt om aanpassing. Buiten de BABW zijn wellicht aanpassingen van regelgeving nodig waarbij eisen zijn gekoppeld aan de maximumsnelheid, bijvoorbeeld rondom openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten of geluidshinder.

Bijlage 6: Openbaar vervoer

Een vlotte doorstroming is voor het ov van groot belang. Langere rijtijden door snelheidsverlagingen maken het ov minder aantrekkelijk voor de reiziger en duurder voor de exploitant. Het effect van toepassing van het afwegingskader 30 km/h op de rijtijden van het ov zal sterk afhangen van op welke wegen 30 km/h wordt ingevoerd. De keuze voor de inrichting van deze 30 km/h-wegen is ook relevant.

Een ov-impactanalyse kan per situatie inzichtelijk maken wat de te verwachten effecten zijn voor de kwaliteit van het ov en hoe deze eventueel kunnen worden gecompenseerd. Aan het ov wordt, net zoals aan de fiets, in verkeers- en mobiliteitsplannen een belangrijke rol en prioriteit toegekend om in de nabije toekomst meer duurzame en veilige vormen van vervoer te krijgen.

Uitkomsten gesprek Arriva:

Kies bij GOW30 voor maatregelen die de bus niet of in mindere mate raken dan het overige verkeer.

Denk daarbij aan:

- a. Knip in de weg met busluis
- b. Busvriendelijke drempels
- c. Wegversmallingen die tevens bushalte zijn
- d. Opheffen van parkeerplaatsen direct langs busroutes

Compenseer de vertraging op het GOW30-traject met maatregelen elders op de route. Hou daarbij wel de basiswens van het handhaven van de huidige reissnelheden in gedachte.

Denk daarbij aan:

- a. Versnelling door meer prioriteit voor de bus (met (intelligente) verkeersregelininstallaties (ivri))
- b. Samentrekken van haltes waar de halte-afstanden gering zijn
- c. Het opwaarderen van trajectdelen van GOW50 naar GOW70

- De voormalige route van lijn 73; de bus reed vroeger niet via het Beatrixpark
- De huidige route van lijn 73 (figuur 5)
- Twee varianten voor een versnelde route binnen Winterswijk in het kader van:
 - HOV principe provincie Gelderland met minder haltes
 - Verbetering/versnelling verbinding Enschede – Aalten
 - Inspelen op lagere toegestane snelheden in het kader van 30km/h

Andere zaken die een rol spelen bij lijn 73 tussen Groenlo en Winterswijk:

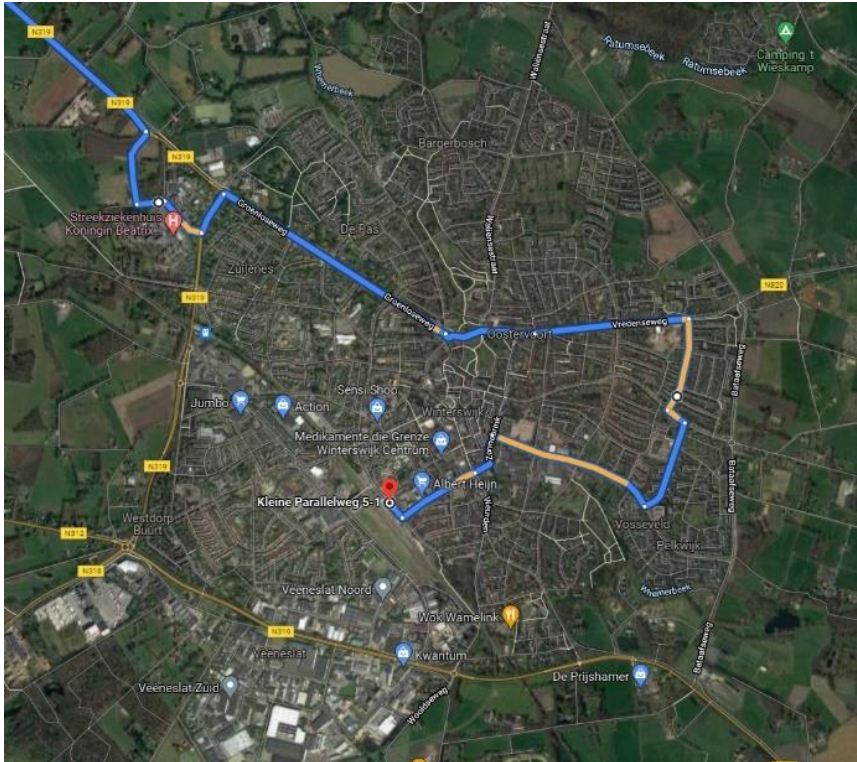
- Toenemende drukte bij aansluiting N319/N18, vooral in de spits. Procestijden voor busvervoer nemen hier toe.
- Opname van Beatrixpark in route lijn 73 heeft voor minder reservetijd gezorgd in dienstregeling

Het is goed mogelijk dat optelsom van bovenstaande zaken/belangen er in combinatie met invoering van integraal 30 km/h toe leidt dat Arriva aan het reizigersoverleg en de provincie gaat voorstellen om een versnelde route binnen Winterswijk te gaan rijden. Het is ook mogelijk dat het reizigersoverleg en/of de provincie zelf met dit voorstel komen. Zoals bekend heeft de provincie al een stuk beleid geformuleerd over lijn 73 en specifiek de verkenning om lijn 73 binnen Winterswijk te versnellen.

Het is aan de gemeente om te kijken welke ontsluiting per bus de voorkeur heeft. Is het daarbij vooral van belang hoe inwoners van Winterswijk naar Groenlo/Enschede kunnen reizen of is ook van belang dat inwoners van Winterswijk ook per bus naar het station kunnen reizen en vanaf daar verder naar Doetinchem/Arnhem.

- Kans lokaal klein vervoersbedrijf om dienstverlening uit te breiden / voor-na transport.

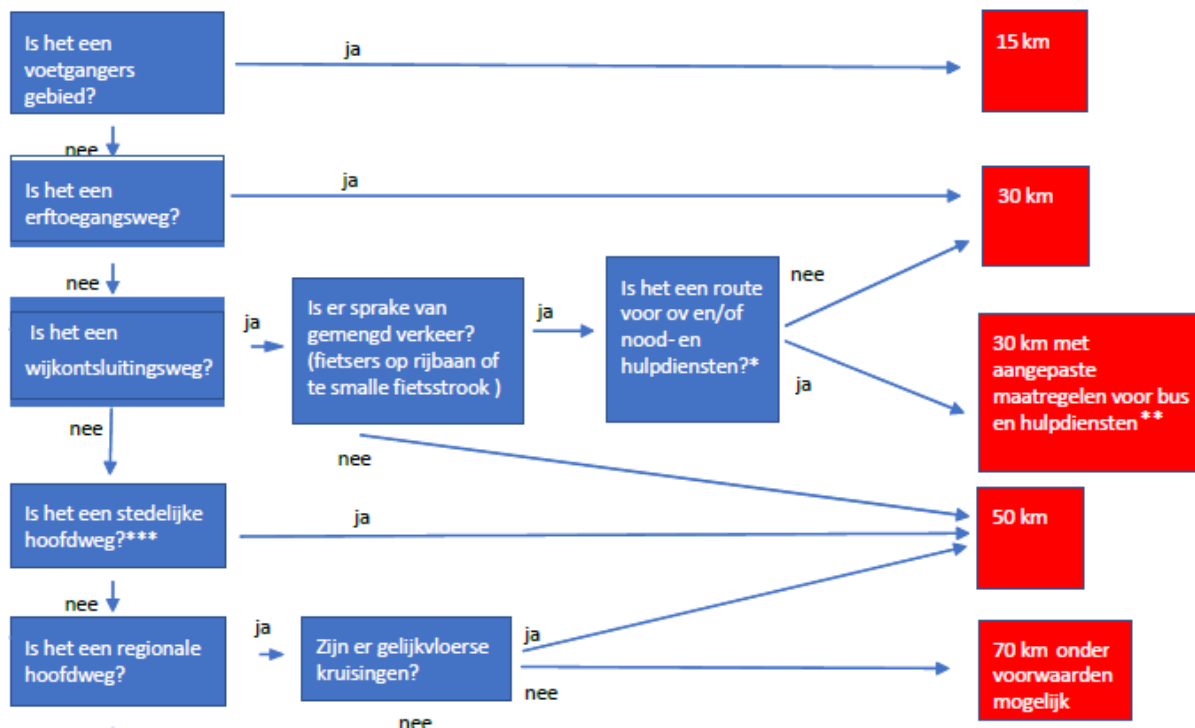
Indien uit de OV-toets blijkt dat er voor bepaalde verplaatsingen tussen haltes geen passend OV-aanbod is (gedeeltelijk) met de bus of trein, dan kan er met de haltetaxi ook gereisd worden tussen haltes.



Figuur 4 huidige route buslijn

Bijlage 7: Schema maximumsnelheden

Samengevat welke maximumsnelheden gelden op de verschillende wegen



*Let op tijdig betrekken OV nood- en hulpdiensten als dit het geval is/ procesaanpak

** op basis van ontwerpen onderzoek. Mogelijk toepassen GOW30.

*** bij wens om te versmallen: toetsen op doorstroming auto/OV en nood- en hulpdiensten

Bijlage 8: Inrichtingsprincipes Duurzaam Veilig

	Erftoegangswegen	Gebiedsontsluitingswegen	
	ETW30(15)	GOW30	GOW50(70)
Omgeving	Stedelijk	Stedelijk	Niet-stedelijk
Functie	Verblijven	Verblijven en verkeer	Verkeer
Snelheid	30 (15)	30	50 (70)
Positie fiets en auto	Gemengd	Gescheiden	Gescheiden
Kruispunten	Gelijkwaardig (evt. voorrang)	Voorrang	Voorrang
Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig (m.u.v. hoofdfietsroute)	Fietspaden/-stroken	Fietspaden
Verharding	Klinkers	Asfalt (evt. klinkers)	Asfalt
Openbaar vervoer	Nee	Halteren op rijbaan/haltekomp	Haltekomp
Oversteken lv wegvak	Toegestaan	Toegestaan (via voorziening)	Niet toegestaan
Parkeren	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan
Laden en lossen	Toegestaan	Toegestaan	Terughoudend
Asmarkering	Geen	Geen/enkele onderbroken	(Dubbel) doorgetrokken
Markering	Nee	Waar nodig/terughoudend	Ja
Snelheidsremmers	Ja	Beperkt, bij conflictpunten	Nee
Maatvoering	'Minimaal'	'Minimaal'	'Maximaal'

Figuur 5 inrichtingsprincipes uit Duurzaam Veilig (naar voorbeeld van Amsterdam).

Bijlage 9: Verkenning Groenloseweg

Groenloseweg verkenning GOW	
Handhaven 50 km/u BIBEKO	Afwaarderen naar 30 km/u BIBEKO Nieuwe wegcategorie GOW30 ter vervanging van 'grijze wegen' SWOV
Geluidsniveau is hoger	Geluidsniveau is lager
bij een botsnelheid van 50 km/uur overleeft ongeveer 85% van de voetgangers een botsing met een personenauto	Positief effect op verkeersveiligheid Als goed ingericht kans op dodelijk ongeval kleiner 30 km/uur overleeft meer dan 95% van de voetgangers een botsing met een personenauto
Geloofwaardigheid? Handhaving. Duurzaam veilig visie	Geloofwaardigheid? Op wegen met een limiet van 30 km/uur rijdt vaak het merendeel van de automobilisten sneller dan de limiet. Advies vermijden van lange rechtstanden en het gebruik van klinkerbestrating in plaats van asfalt. Handhaving. Goede oversteekvoorzieningen.
verblijfsfunctie waar langzaam en gemotoriseerd verkeer mengen	verblijfsfunctie waar langzaam en gemotoriseerd verkeer relatief veiliger mengen
Verblijfsgebied, maar verkeersfunctie (auto) staat centraal	Verblijfsgebied, inrichting gunstig effect op leefbaarheid
Oversteekbaarheid is slechter. Voor fietsers en voetgangers moet de 50 weg ten minste voorzien zijn van gescheiden infrastructuur, dat wil zeggen: fietspaden en trottoirs. Minder veilig, maar ook vaak toegepast, is een fietsstrook die door een (on)onderbroken lijn is afgescheiden van de rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer.	Oversteekbaarheid is beter , voor fietsers geen aparte voorzieningen
Uitstoot van uitlaatgassen is hoger (kortdurende maar wel hoge pieken (VKSTRP 2010))	Uitstoot van uitlaatgassen is lager
Positief effect op doorstroming Netto reistijd traject bij 50 km/h = 72 sec. werkelijke reistijd ligt overdag lager. Om een goede doorstroming binnen een stad te garanderen, zullen er ook corridors nodig zijn waar 50 km/uur gereden kan worden. Dit vermindert de leefbaarheid op die wegen en zal met name het oversteken van die wegen door voetgangers en fietsers bemoeilijken.	Mogelijk negatief effect op doorstroming Netto reistijd traject bij 30 km/h = 120 sec. +48 sec*. *de vraag is wel hoe zwaar dit nadeel (netto) op het beoogde traject weegt. Langs relatief drukke 30-wegen kunnen optioneel fietspaden worden aangelegd, en ook voorrangmaatregelen mogen worden genomen als daar aanleiding toe is.
OV buslijn 73 (meerdere haltes <u>Groenloseweg</u>)	OV buslijn 73 (3 stops Groenloseweg) i.v.m. aantal stops is reistijdverlies beperkt. <u>30 kilometer per uur voor de bus: hoe vang je de nadelen op? – VerkeersNet</u>
Bereikbaarheid hulpdiensten	Bereikbaarheid hulpdiensten De extra reistijd blijft beperkt tot minder dan een minuut per kilometer, als je uitgaat van dezelfde route. Overigens zal dit effect vaak veel kleiner zijn doordat ook nu de maximum snelheid van 50 km/u op drukke wegen niet altijd gehaald wordt. Hulpdiensten hebben daarnaast de mogelijkheid om met optische en geluidssignalen boven de snelheidslimiet te rijden.

Bronnen:

- Afwegingskader 30 km/h, CROW publicatie november 2021
- Visie voor een bereikbaar Gelderland
- Verkeersstructuurplan 2010
- Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020
- [Nader belicht: van 50 naar 30 km/uur in de bebouwde kom | Veilig Verkeer Nederland \(vvn.nl\)](#)
- [Van 50 naar 30 in de bebouwde kom: hoe regel je dat? - VerkeersNet](#)
- [Pleidooi: Van 50 naar 30! \(Maar niet overal\) | Verkeerskunde](#)
- [Tweede Kamer: 30 kilometer in bebouwde kom als standaard | NOS](#)
- [30 is het nieuwe 50 - Fietzersbond](#)
- [Verenigde Naties: verlaag snelheidslimiet binnen de kom naar 30 km/uur | SWOV](#)