

Uitvoeringsprogramma GVVP Haaksbergen

actualisatie

Maart 2018



Vormgevers van mobiliteit

Documentbeschrijving

Titel	Uitvoeringsprogramma GVVP Haaksbergen
Ondertitel	actualisatie
Pagina's	24
Publicatienr.	17091
Verschijningsdatum	Maart 2018
Auteurs	Jan Haveman
Op verzoek van	Gemeente Haaksbergen
Contactpersoon	Arian Smits





Uitvoeringsprogramma GVVP Haaksbergen

actualisatie

Maart 2018

in opdracht van:
Gemeente Haaksbergen
Arian Smits



Inhoudsopgave

Samenvatting	- 5 -
1 Inleiding	- 6 -
2 Globale scan structuren	- 7 -
2.1 Gemotoriseerd verkeer	- 7 -
2.2 Fietsverkeer	- 10 -
2.3 Openbaar vervoer	- 11 -
3 Maatregelen	- 13 -
3.1 Stand van zaken GVVP 2007	- 13 -
3.2 Maatregelen korte termijn (2018)	- 15 -
3.3 Voorrangssituatie fietsverkeer	- 15 -
3.4 Overige ontwikkelingen	- 16 -
4 Nieuwe knelpunten	- 17 -
4.1 Klachten	- 17 -
4.2 Objectief onveilige locaties	- 18 -
5 Maatregelen, kosten en planning	- 20 -
5.1 Kosten	- 20 -
5.2 Planning	- 20 -



Samenvatting

In het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) 2007 is het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer verwoord. Het GVVP is het vervolg op en een nadere uitwerking van het Verkeerscirculatieplan (VCP) Haaksbergen dat dateert uit 1994. In het GVVP 2007 is niet alleen het verkeersbeleid opgenomen maar heeft dit beleid ook handen en voeten gekregen in de vorm van concrete maatregelen. Op basis van een prioritering op diverse aspecten is een uitvoeringsschema voor de betreffende maatregelen opgesteld voor de periode 2008 – 2011. Echter de economische crisis en de gemeentelijke bezuinigingen in de periode na 2008 maken dat een deel van de maatregelen nog niet is uitgevoerd. Reden waarom het oorspronkelijke maatregelenpakket nog eens tegen het licht wordt gehouden. Zijn de maatregelen uit het GVVP 2007 nog actueel en zijn er wellicht nieuwe knelpunten bijgekomen of wellicht bestaande knelpunten opgelost? De tijd heeft immers niet stilgestaan en er hebben diverse ontwikkelingen plaatsgevonden. Zo is onder andere de Noordsingel is gecompleteerd en de N18 is momenteel in aanleg.

Beide ontwikkelingen hebben, zeker gezien het feit dat de locatie waar Haaksbergen aansluit op de nieuwe N18 afwijkt van de gedachten zoals die in het GVVP zijn opgenomen, invloed op de verkeersstructuren. Allereerst zijn de auto- en fietsstructuur dan ook tegen het licht gehouden en aangepast op de ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden.

Vervolgens heeft, mede aan de hand van deze nieuwe structuren, een beoordeling van het oorspronkelijke maatregelenpakket plaatsgevonden en is vastgesteld dat alle maatregelen uit het GVVP 2007 in principe allemaal nog actueel zijn. Daarnaast is op basis van bij de gemeente bekende klachten en op basis van ongevallencijfers bepaald of er nog nieuwe knelpunten zijn bijgekomen tussen 2007 en 2018. Dit blijkt in beperkte mate het geval. De samenvoeging van de oorspronkelijke en nieuwe knelpunten heeft geleid tot een geactualiseerde maatregelen lijst. Ook nu weer zijn de maatregelen geprioriteerd. Deze prioritering is identiek aan die prioriteringsmethodiek uit 2007. Een en ander leidt tot een aantal maatregelen die de komende periode moeten worden uitgevoerd. Er is geen jaartal aan de uitvoering gekoppeld, maar uitsluitend een volgorde van uitvoering aangegeven. Hierbij zijn maatregelen die al gepland staan en/of waarvoor aparte budgetten beschikbaar zijn (maatregelen gekoppeld aan realisering nieuwe N18 en afwaardering bestaande N18) niet opgenomen.

Met betrekking tot de realisering van de maatregelen is een globale kostenraming opgesteld. Uit deze raming volgt dat om de maatregelen binnen afzienbare tijd (circa 5 jaar) te kunnen realiseren circa € 150.000 per jaar nodig is. Dit bedrag staat los van de al geplande maatregelen en de herinrichting van de bestaande N18 die (deels) wordt overgedragen aan de gemeente Haaksbergen.



1 Inleiding

De gemeente Haaksbergen heeft in het Verkeerscirculatieplan (VCP) Haaksbergen in 1994 de basis gelegd voor de verkeersstructuur en de inrichting van het wegennet. In 2007 is het VCP geactualiseerd en uitgebouwd tot een Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP). Dit GVVP bestaat uit een beleidsnota en een uitvoeringsprogramma, waarin de maatregelen zijn opgenomen die in de periode na 2007 (periode 2008 – 2011) uitgevoerd zouden moeten worden. De in het uitvoeringsprogramma opgenomen maatregelen hebben een prijskaartje en mede door de na 2007 ingetreden economische crisis en (deels daaraan gerelateerde) bezuinigingsmaatregelen binnen de gemeente Haaksbergen is tot op heden, ondanks dat de oorspronkelijke uitvoeringsperiode 2008 – 2011 betrof, slechts een deel van de geplande maatregelen uitgevoerd.

Inmiddels zijn we ruim 10 jaar verder en heeft de gemeente Haaksbergen behoefte aan een herijking van het uitvoeringsprogramma van het GVVP uit 2007. Vooral gericht op de infrastructurele maatregelen, aangezien met de uitvoering hiervan de hoogste kosten gemoeid zijn. Ondanks dat niet alle maatregelen die in het uitvoeringsprogramma zijn opgenomen zijn uitgevoerd, heeft de tijd niet stil gestaan en hebben er wel degelijk ontwikkelingen plaatsgevonden en zijn er (infrastructurele) maatregelen uitgevoerd. Ontwikkelingen die wellicht een ander licht werpen op de in 2007 voorgestelde maatregelen. Een van de meest in het oog springende voorbeelden hiervan is de realisatie van de nieuwe N18, die qua aansluiting van de kern Haaksbergen op deze weg toch anders is geworden dan in 2007 is voorzien.

In voorliggende rapportage wordt het uitvoeringsprogramma geactualiseerd. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de maatregelen die wel zijn uitgevoerd, maar vooral naar de maatregelen die nog zouden moeten worden uitgevoerd. De eerste vraag die hiervoor moet worden beantwoord is of deze maatregelen nog opportuun zijn. Met andere woorden zijn de maatregelen nog nodig of hebben andere maatregelen en/of ontwikkelingen het knelpunt inmiddels al opgelost. Daarnaast is het van belang een beeld te krijgen van de knelpunten die tussen 2007 en dit moment zijn ontstaan en die weer vragen om aanvullende maatregelen. Deze beide invalshoeken leiden tot het nieuwe geactualiseerde uitvoeringsprogramma voor de komende jaren.

● **Leeswijzer**

In voorliggende rapportage gaan wij in hoofdstuk 2 in op de belangrijkste verkeersstructuren. Deze vormen immers de basis voor de te treffen maatregelen en vooral van de vorm hiervan. In hoofdstuk 3 komt het oorspronkelijke maatregelenpakket aan de orde en stellen wij vast of de openstaande maatregelen nog gewenst zijn. In het vierde hoofdstuk komen de klachten die er over de bestaande wegen zijn aan bod en gaan wij in op de objectieve verkeersonveiligheid. Dit leidt tot de zogenaamde nieuwe knelpuntlocaties. De bevindingen uit het derde en vierde hoofdstuk worden vervolgens gebundeld en leiden tot een maatregelenprogramma dat ten slotte in hoofdstuk 5 wordt gepresenteerd. Hierin komt ook de volgorde van uitvoering van de maatregelen aan de orde.



2 Globale scan structuren

In het GVVP van 2007 was het begrip Duurzaam Veilig een van de pijlers onder het verkeers- en vervoerbeleid. Hoewel de aandacht de afgelopen jaren landelijk gezien wat minder gericht is geweest op de verkeersveiligheid, het ging immers de goede kant op en het aantal slachtoffers daalde, lijkt deze trend te keren en is er de laatste jaren weer sprake van een lichte toename van het aantal verkeersslachtoffers. Binnen de gemeente Haaksbergen heeft de verkeersveiligheid de afgelopen jaren nog wel degelijk op de agenda gestaan, maar vooral in de vorm van educatie en voorlichting en minder in de vorm van fysieke maatregelen. Het laatste zoals al aangegeven vooral door het ontbreken van budgetten als gevolg van bezuinigingen. Gezien de trendbreuk die lijkt plaats te hebben blijft verkeersveiligheid dan ook een belangrijk onderwerp. Om deze verkeersveiligheid op een hoog niveau te houden is een heldere verkeersstructuur van groot belang. Het gaat hierbij vooral om de netwerken voor auto- en fietsverkeer, maar ook om de routes van het openbaar vervoer. In dit hoofdstuk gaan wij in op deze structuren.

2.1 Gemotoriseerd verkeer

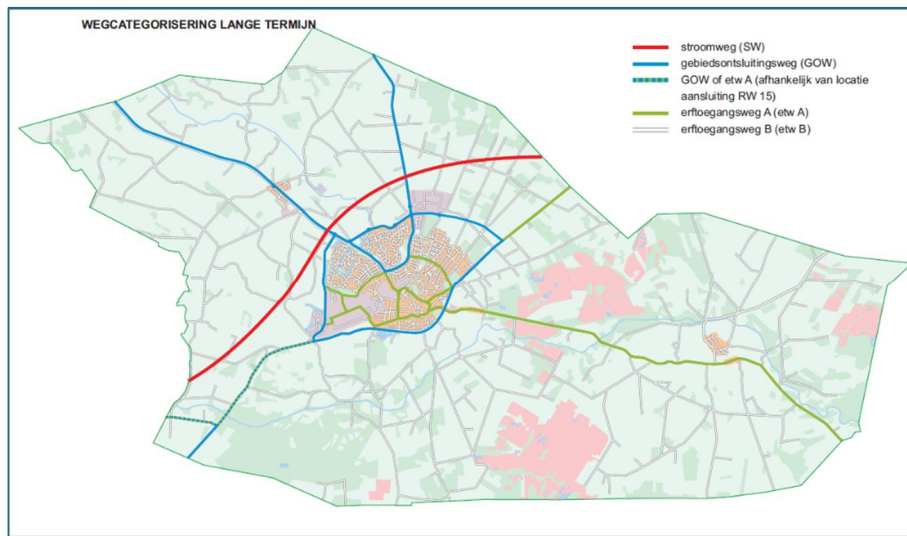
Voor het gemotoriseerde verkeer is het wegennet in 2007 gecategoriseerd. Dat wil zeggen dat het wegennet is ingedeeld in een beperkt aantal, voor de weggebruiker herkenbare, wegtypen. In eerste instantie is onderscheid gemaakt in verkeers- en verblijfsgebieden. Hiermee is vastgelegd over welke wegen het (doorgaande) verkeer zich moet afwikkelen en waar de nadruk meer ligt op het verblijven. Stroomwegen en ontsluitingswegen zijn de wegen bestemd voor het afwikkelen van het gemotoriseerde verkeer en de erftoegangsweg A en B ontsluiten de verblijfsgebieden, waarbij erftoegangsweg type A meer verkeer afwikkelt, omdat deze een verzamelende functie vervult, terwijl type B in principe alleen bedoeld is voor verkeer met herkomst of bestemming langs of in de directe omgeving van deze weg.

In principe dient de maximum snelheid op een erftoegangsweg type A binnen de bebouwde kom 30 km/uur te bedragen. Hiernaar dient te worden gestreefd. Dit betekent dat alle wegen binnen de kern Haaksbergen met uitzondering van de Goorsestraat en de Hengelose straat (en uiteraard de West- en Noordsingel en de bestaande N18) een maximum snelheid van 30 km/uur zouden moeten hebben. Mede in verband met de aanwezigheid van busroutes en benodigde maatregelen op de wegen is de invoering van deze snelheid niet op korte termijn realiseerbaar. Het is desondanks gewenst, daar waar mogelijk, deze maximum snelheid in te voeren. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de consistentie binnen het netwerk. Op de wegen waar fysieke ondersteunende maatregelen noodzakelijk zijn dan worden meegelift met onderhoudswerkzaamheden.

In het GVVP is een wegencategorisering opgenomen voor de korte en de lange termijn. De lange termijnvisie is gericht op de situatie na de realisering van de nieuwe N18. Hoewel deze weg er op dit moment nog niet geheel ligt, zijn de werkzaamheden in volle gang en zal de weg naar verwachting medio 2018 geopend worden. Om deze reden is alleen de lange termijnvisie uit het GVVP 2007

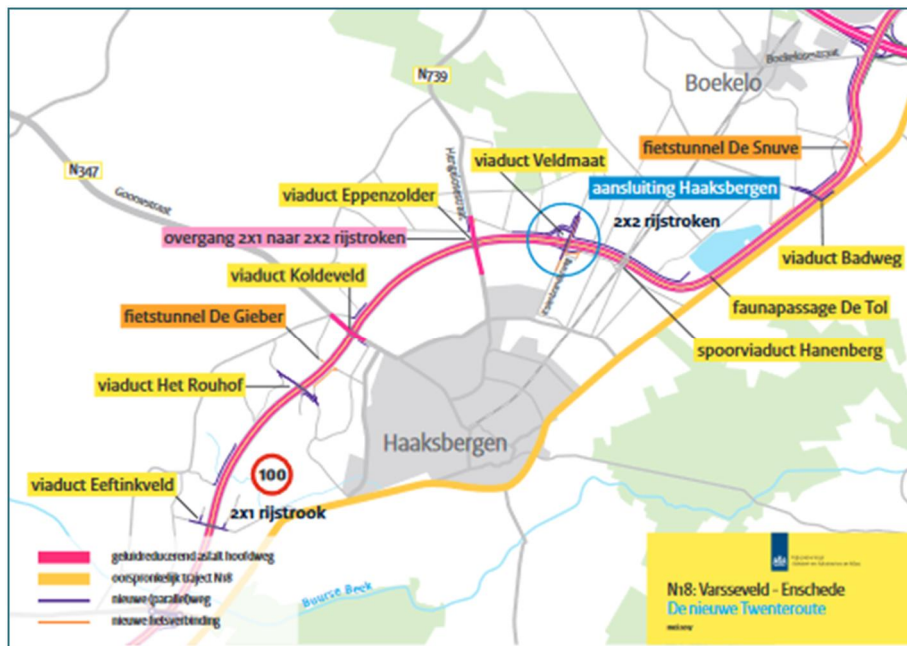


van belang. De oorspronkelijke categorisering (lange termijn) is weergegeven figuur 1.



Figuur 1: Categorisering wegennet Haaksbergen lange termijn (bron: GVVP 2007)

De exacte ligging van de nieuwe N18 was op dat moment nog niet bekend en ook was er nog geen uitsluitsel over het aantal aansluitingen dat Haaksbergen op de nieuwe N18 zou krijgen. Toentertijd is uitgegaan van een tweetal aansluitingen van Haaksbergen op de nieuwe N18. Een ter hoogte van de Goorsestraat en een ter hoogte van de Hengelosestraat, beide aan de noordzijde van de kern. Inmiddels is uiteraard wel duidelijk hoe de ligging is en waar de aansluitingen komen te liggen. In figuur 2 is het verloop van de nieuwe N18 weergegeven en zijn tevens de aansluitingen van Haaksbergen op de N18 opgenomen.



Figuur 2: Ligging N18 en aansluitingen Haaksbergen (bron: RWS)



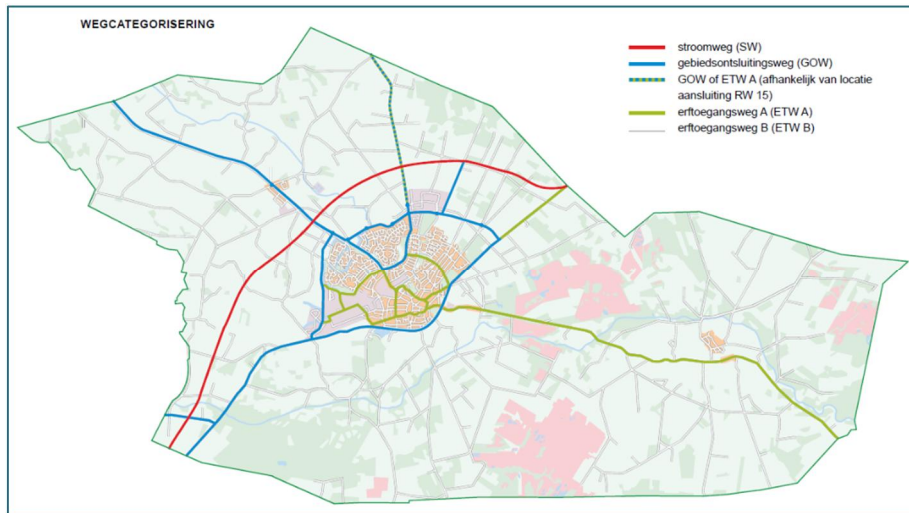
In tegenstelling tot de uitgangspunten in 2007 krijgt Haaksbergen geen twee, maar slechts een aansluiting op de N18 ter hoogte van de kern. Deze aansluiting ligt niet op een van de oorspronkelijk gewenste locaties (Goorsestraat en Hengelosestraat), maar meer in oostelijke richting ter hoogte van de Kolenbranderweg.

De keuze voor deze locatie in plaats van ter hoogte van de Hengelosestraat (in 2007 voorkeurslocatie in geval van één aansluiting van Haaksbergen op de nieuwe N18) ligt in het feit dat met een nieuwe aansluiting ter hoogte van de Hengelosestraat Beckum rechtsreeks wordt aangesloten op de N18. Een goede ontsluiting voor Beckum, maar ook een relatief groot risico op sluipverkeer door deze kern tussen de N18 en Hengelo. Mede om deze reden is besloten de aansluiting niet ter hoogte van de Hengelosestraat te realiseren, maar ter hoogte van de Kolenbranderweg. De Kolenbranderweg (tussen de N18 en de Noordsingel) zal hiervoor worden opgewaardeerd en worden aangesloten op de Noordsingel, waarvan het meest oostelijke deel na 2007 ook is voltooid en is aangesloten op de bestaande N18. De aansluiting van de Kolenbranderweg op de Noordsingel zal worden vormgegeven als een ovonde, waarop ook de Metaalstraat wordt aangesloten. De aansluiting van het ten zuiden van de Noordsingel gelegen deel van de Kolenbranderweg komt hierbij voor gemotoriseerd verkeer te vervallen. Dit deel van de Kolenbranderweg ontsluit dan ook nog uitsluitend in zuidelijke richting.

Door de realisatie van de N18 en de ligging van de aansluitingen blijft het bestaande deel van de N18 ten westen van de aansluiting met de Westsingel (Eibergsestraat) een gebiedsontsluitingsweg. Dit wegvak ontsluit de kern Haaksbergen in westelijke richting op de N18. Dit geldt ook voor de Needseweg (N315) tussen de bestaande en de nieuwe N18. Ten slotte dient nog een definitieve keuze te worden gemaakt voor de Hengelosestraat buiten de bebouwde kom van Haaksbergen (N739). Afhankelijk van het toekomstige gebruik, wel of geen sluipverkeer, kan een keuze worden gemaakt tussen gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg (A). Op basis van de ligging van de aansluitingen van Haaksbergen op de N18, het tegengaan van (het ongewenste gebruik van) de route via Beckum tussen Haaksbergen en Hengelo (en verder) en de beperkte omvang van de kern Beckum en het omliggende buitengebied, ligt de keuze voor een functie erftoegangsweg voor de hand.

Wij merken op dat het uit oogpunt van kostenbesparing wenselijk is om in stappen naar de uitwerking van de gewenste categorisering op straatniveau toe te werken. Kosten kunnen worden bespaard door gelijktijdig met het reguliere onderhoud van de weg en/of de riolering maatregelen te treffen. Hierop komen wij in hoofdstuk 5 nog terug.

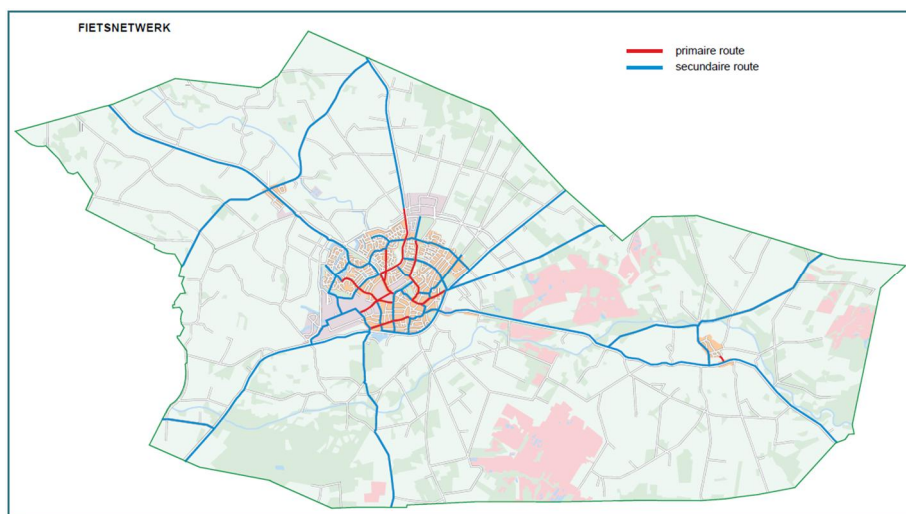
De categorisering van het wegennet ziet er dan als volgt uit (zie figuur 3).



Figuur 3: Categorisering wegennet Haaksbergen

2.2 Fietsverkeer

Evenals voor het autoverkeer is ook voor het fietsverkeer in het GVVP van 2007 een netwerk opgenomen. Dit netwerk is opgesteld aan de hand van de vijf hoofdeisen die gelden voor fietsnetwerken, samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, verkeersveiligheid en comfort. Het netwerk is toentertijd vastgesteld op basis van een zogenaamd wenslijnenpatroon dat is ontstaan door de belangrijkste herkomst- (wonen) en bestemmingszones (attractiepunten zoals centrum, scholen werkgebieden et cetera) met elkaar te verbinden. Vervolgens zijn deze wenslijnen gebundeld en op het bestaande wegennet geprojecteerd. De ontstane routes zijn daarna getoetst aan de geformuleerde maximale omrijfactor en de samenhang in het netwerk en op basis hiervan is het lokale fietsnetwerk ontstaan. Waarbij uiteraard rekening is gehouden met en is aangesloten op het provinciale fietsnetwerk. Tevens is rekening gehouden met toekomstige (woningbouw)ontwikkelingen en zijn ontbrekende schakels weergegeven. Aangezien de ontwikkelingen die in 2007 werden voorzien inmiddels hebben plaatsgevonden of nog steeds actueel zijn en er in de bestaande situatie, voor zover het de belangrijkste productie en attractiepunten betreft, ook geen grote wijzigingen hebben plaatsgevonden, blijft het fietsnetwerk ongewijzigd van kracht (zie figuur 4).



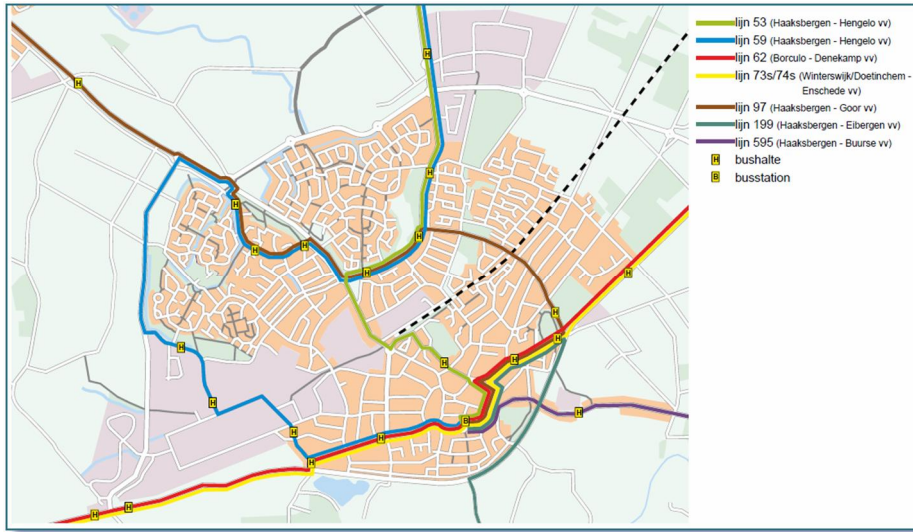
Figuur 4: Fietsnetwerk Haaksbergen

Het fietsnetwerk bestaat uit primaire en secundaire routes, waarbij de primaire routes de belangrijkste en zwaarst belaste fietsroutes zijn. Over het algemeen zijn dit de routes tussen de woongebieden en het centrum. De minder belangrijke routes zijn aan gemerkt als secundaire routes. Dit zijn voor een deel zelfstandige routes en voor een deel de verbindingroutes (kortsluitingen) tussen de primaire routes. Primaire routes zijn bij voorkeur herkenbaar in vormgeving en kleurstelling.

In het GVVP van 2007 is als uitgangspunt gehanteerd dat daar waar de fietser het autoverkeer kruist (oversteekpunten) de fietser moet worden bevoordeeld om de concurrentiepositie voor de fietser te verstevigen. Het gaat hierbij vooral om de locaties waar de fietser drukke wegen (gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg A met een 50 km/uur regime) kruist en moet oversteken. Dit voorrangsvoordeel is vooral voor de primaire fietsroutes van belang. Dit uitgangspunt wordt ook in het vervolg van deze rapportage bij het opstellen van het maatregelenpakket gehanteerd.

2.3 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer binnen de kern Haaksbergen bestaat, met uitzondering van de buurtspoorweg, uit de regiotaxi en busvervoer. Vervoer derhalve dat van de reguliere wegen gebruik maakt. De huidige lijnvoering wijkt nauwelijks af van de situatie in 2007, met dien verstande dat lijn 20 nu lijn 62 heet, lijn 97 nu doorrijdt naar Holten en na de openstelling van de nieuwe N18 (met ingang van de nieuwe dienstregeling eind 2018) de sneldienstlijnen 73 en 74 via deze weg gaan rijden en niet meer langs de kern via de bestaande N18. In figuur 5 is het lijnennet van het busvervoer weergegeven. Hierbij merken wij op dat alle busroutes verlopen via de gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen A.



Figuur 5: Lijnennet busvervoer Haaksbergen



3 Maatregelen

In het oorspronkelijke GVVP is in het uitvoeringsprogramma een groot aantal infrastructuurle maatregelen opgenomen die in de periode 2008 – 2011 uitgevoerd zouden moeten worden. Zoals in de inleiding al is aangegeven hebben de economische omstandigheden ervoor gezorgd dat lang niet alle maatregelen zijn uitgevoerd. Echter een deel van de maatregelen is in tussenliggende periode wel gerealiseerd. In dit hoofdstuk beschrijven wij de stand van zaken met betrekking tot de maatregelen die in het uitvoeringsprogramma van het GVVP zijn opgenomen. Daarnaast gaan wij in dit hoofdstuk in op een aantal specifieke aspecten, die van invloed zijn op het geactualiseerde maatregelenpakket.

3.1 Stand van zaken GVVP 2007

In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de maatregelen uit het GVVP 2007 en de status hiervan in 2018.

Infrastructuurle maatregelen GVVP 2007	gepland jaar van uitvoering	status
algemeen		
17 aanpassen voorrangregeling rotondes	2010	-
18 inrichten erftoegangswegen A	doorlopend	-
19 inrichten gebiedsontsluitingswegen	doorlopend	-
20 realiseren Noordsingel tussen Kolenbrandweg en N18	onderdeel Noordsingel, apart budget	gereed
21 afwaarderen bestaande N18 bibeko tot gebiedsontsluitingsweg (wegvakken)	na openstelling nieuwe N18	
realiseren rotonde		
22 - N18 - Noordsingel	na openstelling nieuwe N18	
23 - N18 - Buurserstraat	na openstelling nieuwe N18	
24 - N18 - Wiedenbroeksingel	na openstelling nieuwe N18	
25 - N18 - Scholtenhagenweg	na openstelling nieuwe N18	
26 - N18 - Morsinkhofweg	na openstelling nieuwe N18	
27 - N18 - Westsingel	na openstelling nieuwe N18	
28 - Noordsingel - Geukerdijk	onderdeel Noordsingel, apart budget	gereed
realiseren kruispuntmaatregel (nader uit te werken)		
29 - Westsingel - Industriestraat	2008	gereed
30 - Westsingel - Nijverheidsstraat	2010	-
31 - Westsingel - Hondelink	2010	-
32 - Goorsestraat - Pinksterbloem	2011	-
33 - Goorsestraat - Gentiaan	2011	-
34 - Hengelsestraat - Wiedenbroeksingel	2009	-
35 - Hengelsestraat - Raaweg	2011	gepland 2018**
realiseren plateau		
36 - Eibergsstraat - Lansinkstraat	2009	in uitvoering
37 - Aert van Nesstraat - Goorsestraat	2008	-
38 - Wiedenbroeksingel - Trompstraat (meer prioriteit fiets)	2009	gereed*
39 - Aert van Nesstraat - Hengelsestraat (meer prioriteit fiets)	2008	-
40 - J.A. Middelhuisstraat - Albert Cuyplaan (meer prioriteit fiets)	2009	-
41 - Spinnerstraat - Spoelsterstraat (meer prioriteit fiets)	2010	-
aanbrengen fietsvoorzieningen		
42 - Eibergsstraat	2008	in uitvoering
43 - Goorsestraat (Aert van Nesstraat - Stationsstraat)	2008	gepland 2018**
44 - Zeedijk/Sterbosstraat	2008	-
45 - Blankenburg/Ds. van Kriekenstr./Kortenaerstr./Trompstr.	2009	-
46 - Lansinkstraat	2009	-
afsluiten voor gemotoriseerd verkeer		
47 - N18 - Klaashuisstraat	na openstelling nieuwe N18	
48 - N18 - Morgensterweg	na openstelling nieuwe N18	
49 instellen verplichte rijrichting Oude Boekeloseweg-Noordsingel	onderdeel Noordsingel, apart budget	gereed

* plateau gerealiseerd, geen prioriteit kruisend fietsverkeer

** keuze tussen een van beide maatregelen

Tabel 1: Status infrastructuurle maatregelen GVVP 2007



In tabel 1 is de oorspronkelijke nummering uit het GVVP weergegeven, is de aard van de maatregel beschreven en is aangegeven wanneer de maatregelen op het programma stonden om te worden uitgevoerd. Ten slotte is in de tabel aangegeven wat de huidige status van de maatregelen is. Zoals al eerder vermeld zijn door de gemeente bezuinigingen niet alle maatregelen volgens planning uitgevoerd en is maar een beperkt deel van de maatregelen gerealiseerd.

Zoals bekend is de Noordsingel inmiddels voltooid. In het GVVP was het verlengen van de Noordsingel (tussen Kolenbrandeweg en N18) opgenomen als nog te treffen maatregel, maar hieraan was geen jaartal gekoppeld aangezien deze realisatie al gepland was en in dat opzicht geen onderdeel uitmaakte van de maatregelen uit het GVVP.

De maatregelen op de bestaande N18, zowel op de wegvakken (maatregel 21) als op de kruispunten (22 t/m 27 en 47 en 48), zijn in het GVVP niet opgenomen, omdat deze afhankelijk zijn van de realisering van de nieuwe N18. Inmiddels is de N18 bijna gereed (planning mei 2018) en kunnen deze maatregelen voor de komende jaren wel worden ingepland.



Het kruispunt tussen de Westsingel en de Industriestraat (maatregel 29) is aangepast. Op deze locatie is het uitzicht verbeterd en is het kruispuntvlak verkleind. Daarnaast is, en dit is wellicht de grootste veiligheidsverhogende maatregel, de maximum toegestane snelheid op de Westsingel ter plaatse van het kruispunt verlaagd. Op het meest zuidelijke

deel van de Westsingel geldt vanaf de N18 en tot circa 100 meter ten noorden van de oversteeklocatie van het onverplichte fietspad tussen de Industrieweg en de Dekkersweg, een maximum snelheid van 50 km/uur in tegenstelling tot de oorspronkelijke 70 km/uur. Deze snelheidsovergang wordt fysiek ondersteund door een snelheidsremmende maatregel (middeneiland + asverspringing). Op het overige (noordelijke) deel van de Westsingel is nog wel een maximum snelheid van 70 km/uur van kracht.



Op de aansluiting van de Trompstraat met de Wiedenbroeksingel heeft een maatregel plaatsgevonden in de vorm van de realisering van een plateau. Er is een mogelijkheid voor fietsverkeer om in twee etappes over te steken, maar het overstekende fietsverkeer op de primaire fietsroute heeft hier geen voorrang op



het overige verkeer. Dit is ook een lastige situatie aangezien het een regulier voorrangskruispunt betreft. Wij adviseren de primaire fietsroute als fietsstraat vorm te geven en dan de voorrang ten gunste van deze route in te stellen. De mogelijkheden hiertoe dienen nader te worden onderzocht.

Een locatie waarvoor in het GVVP geen maatregel is opgenomen, maar waarover wel klachten bestonden en die ook als knelpunt in het GVVP is opgenomen, is de bocht in het noordelijke deel van de Westsingel. Inmiddels zijn op deze locatie maatregelen getroffen. De getroffen maatregelen bestaan uit een verbreding van de bocht en het aanpassen van de markering.

3.2 Maatregelen korte termijn (2018)

In tabel 1 is aangegeven dat er maatregelen gepland staan voor 2018. De gehele Eibergsestraat tussen de N18 en de Molenstraat zal in dit jaar worden heringericht. In dat kader zullen ook de fietsstroken zoals deze als maatregel in het GVVP 2007 waren opgenomen worden gerealiseerd. Daarnaast staan in tabel 1 de maatregelen beschreven op de Goorsestraat (tussen de Aert van Nesstraat en de Stationsstraat) en op het kruispunt Hengelosestraat – Veldmaterstraat – Raaweg. Beide locaties kunnen worden aangepakt in 2018, echter de budgetten voor dit jaar zijn ontoereikend om de maatregelen op beide locaties uit te kunnen voeren. In de prioritering van de maatregelen (paragraaf 5.2) komen wij hierop terug.

3.3 Voorrangssituatie fietsverkeer

In het GVVP 2007 is aangegeven dat de voorrangstellingen op de rotondes moeten worden aangepast. Binnen de bebouwde kom van Haaksbergen heeft het fietsverkeer rond de rotonde op een deel van de rotondes geen voorrang op het gemotoriseerde verkeer. Het betreft hier uitsluitend de rotondes op de Noord- en Westsingel, die allen overigens binnen de bebouwde kom liggen. Dit in tegenstelling tot de landelijke richtlijnen hieromtrent, die aangeven dat fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang dienen te hebben. Enerzijds is er dus de landelijke richtlijn gerelateerd aan de komsituatie, met als achterliggende gedachte een eenduidige inrichting en daarmee duidelijkheid voor de weggebruiker. Anderzijds is er echter de lokale situatie en het perspectief van de verkeersdeelnemer, in dit geval vooral van de automobilist. Geeft de omgeving een indruk van een komsituatie en verwacht de automobilist fietsers in de voorrang? Hoewel het feitelijk een beleidsmatige keuze betreft, stellen wij voor de voorrangssituatie locatie-afhankelijk te beoordelen. Hierbij speelt ook het al dan niet aanwezig zijn van primaire fietsroutes een rol.

Naast de rotondes is er ook op een aantal locaties sprake van een kruispunt tussen een primaire fietsroute en een drukkere verkeersroute (erftoegangsweg type A of gebiedsontsluitingsweg). In het GVVP is aangegeven dat er meer prioriteit



zou moeten komen te liggen bij de fietsroutes. Hiermee is impliciet aangegeven dat de primaire fietsroutes voorrang zouden moeten hebben op de kruisende routes van het gemotoriseerde verkeer. Bij de inmiddels getroffen maatregelen zijn de oversteek faciliteiten voor het langzame verkeer verbeterd door het aanbrengen van middensteunpunten, waardoor een oversteek in twee etappes mogelijk is, maar is geen voorrang voor de fietsroute ingesteld. Het is van belang hierover een beleidsmatige keuze vast te stellen. Op basis hiervan kan dan de gewenste vorm van de maatregelen worden bepaald.

3.4 Overige ontwikkelingen

In paragraaf 2.1 is ingegaan op de nieuwe structuur binnen Haaksbergen en het feit dat de aansluiting van Haaksbergen op de N18 ter hoogte van de Kolenbranderweg gaat plaatsvinden. De Kolenbranderweg zal hiervoor worden opgevoerd op het gedeelte tussen de Noordsingel en de N18. Het zuidelijke deel van deze weg zal hierbij niet meer op de Noordsingel worden aangesloten om een (te) sterke toename van het verkeer op deze weg tegen te gaan. De aansluiting van de Kolenbranderweg wordt vormgegeven als een ovonde (langgerekte) rotonde, waarbij ook de Metaalstraat op deze ovonde wordt aangesloten. De inpassing van het fietsverkeer is hierbij weer van groot belang. Het betreft weliswaar geen primaire of secundaire route voor het fietsverkeer, maar de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer zullen er hoog zijn, waardoor een veilige oversteek voor fietsverkeer van groot belang is.

Ten slotte bestaan er plannen om bedrijventerrein Stepelo verder in noordelijke richting uit te breiden. Om dit nieuwe deel te ontsluiten zal de Bouwstraat worden verlengd en vervolgens worden afgebogen in oostelijke richting om daarna aan te sluiten op de Kolenbranderweg. Bij de vormgeving hiervan moet er voor gewaakt worden dat er geen doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer over het bedrijven terrein ontstaat als verbinding tussen de Kolenbranderweg en de Goorsestraat.



4 Nieuwe knelpunten

In het voorgaande hoofdstuk is aangegeven welke knelpunten er in 2007 waren en welke hiervan inmiddels zijn opgelost of op korte termijn zullen worden aangepakt. In dit hoofdstuk komen de klachten aan de orde die de afgelopen jaren bij de gemeente Haaksbergen zijn binnengekomen en wordt een beeld geschetst van de objectieve onveiligheid. Daarnaast besteden wij aandacht aan knelpunten die mogelijk gaan ontstaan door de realisering van de nieuwe N18 en het wijzigen van de ontsluitingsstructuren in het aangrenzende gebied. Dit alles mondt uit in een overzicht van 'nieuwe' knelpunten.

4.1 Klachten

Ten opzichte van de oorspronkelijke knelpuntenlijst uit 2007 zijn er in afgelopen jaren weinig nieuwe klachten bij de gemeente binnengekomen met betrekking tot de verkeerssituatie binnen de kern. Hoewel de wegvakken van de centrumring in 2017 in het algemeen wel als subjectief onveilig zijn aangemerkt, is er nu een locatie die specifiek is genoemd.

Het gaat hierbij om de aansluiting van de Stationsstraat op de Meester Eenhuisstraat. Op deze locatie buigt de centrumring af en moet het verkeer uit het noordelijke deel van de Stationsstraat voorrang verlenen aan het verkeer op de ring. Er is hier dus sprake van een afbuigende voorrang. Wat bij een dergelijke vormgeving vaak een probleem is, is de positie van de fietser en



dan vooral de fietser die vanaf de ring linksaf wil slaan. In dit geval dus eigenlijk de Stationsstraat van zuid naar noord wil volgen. Deze fietser dient feitelijk linksaf te slaan, waarbij het achteropkomende (gemotoriseerde) verkeer voorrang heeft op deze 'afslaande' fietsbeweging. Ook op de meest noordwestelijke punt van de centrumring van Haaksbergen is dit als knelpunt aangemerkt.

Tweede locatie die als knelpunt is aangemerkt is de aansluiting van de Hengelsestraat met de Veldmaterstraat en de Raaweg. Deze locatie is momenteel voorzien van een middengeleider en een plateau. Met de middengeleider wordt een oversteek voor (voetgangers en fietsverkeer) in twee etappes mogelijk gemaakt, maar de middenberm is onvoldoende breed om een personenauto op te stellen. Deze locatie wordt als knelpunt aangemerkt omdat de verkeersafwikkeling te wensen over laat. Naar verwachting is de snelheid op deze





locatie ook relatief hoog omdat het plateau, door de gekozen vormgeving (talud en hoogteverschil) geen hoog snelheidsremmend effect heeft. Deze locatie was ook in het GVVP 2007 als aangemerkt als knelpunt en maatregellocatie, maar toen vanuit de verkeersstructuur bezien.

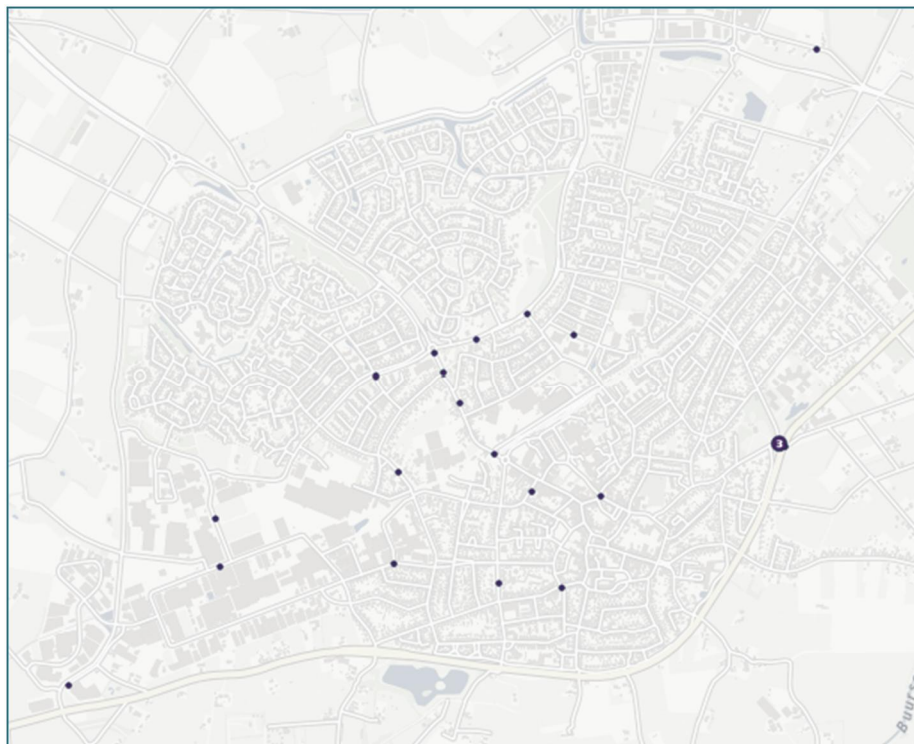
Samenvattend zijn twee nieuwe (potentiële) knelpunten geconstateerd:

- Stationsstraat – Meester Eenhuisstraat;
- Hengelsestraat – Veldmaterstraat – Raaweg.

4.2 Objectief onveilige locaties

Naast de klachten is ook een beeld gevormd van de objectieve onveiligheid. Als het beeld van de afgelopen vier jaar 2014 t/m 2017 wordt beschouwd, dan blijkt dat het aantal ongevallen binnen de gemeente per jaar fluctueert en in grote lijnen tussen de 150 en 200 ongevallen bedraagt. Bij deze ongevallen vallen jaarlijks circa 30 letselslachtoffers die in een ziekenhuis moeten worden behandeld. Een duidelijke trend is zowel voor het aantal ongevallen als het aantal slachtoffers niet te herkennen, maar 2017 was qua letselslachtoffers wel een negatieve uitschieter, terwijl het totaal aantal ongevallen in dat jaar juist lager was dan de voorgaande jaren.

Wij merken overigens op dat de hier gepresenteerde cijfers betrekking hebben op geregistreerde ongevallen. Dit is slechts een deel van het werkelijke aantal ongevallen dat plaatsvindt, aangezien een groot deel van de ongevallen niet meer wordt geregistreerd. Dit geldt overigens over het algemeen niet voor de ongevallen met een letselafloop. Deze komen meestal wel in de database te-



Figuur 6: Ongevalslocaties met betrokkenheid langzaam verkeer en letselafloop

recht. In figuur 6 zijn de locaties weergegeven waar ongevallen hebben plaats-



gevonden met een letselafloop, waarbij langzaam verkeer betrokken was. Over het algemeen is er bij letselongevallen binnen de bebouwde kom langzaam verkeer betrokken. Vanwege de kwetsbaarheid van deze doelgroep is de aandacht bij het verbeteren van de verkeersveiligheidssituatie dan ook vooral op deze groep gericht. Een overzicht van het totaal aantal ongevallen en het aantal letselongevallen is weergegeven in bijlage 1.

Uit de figuur blijkt dat er slechts één locatie is waar de afgelopen vier jaar meer dan één letselongeval heeft plaatsgevonden met langzaam verkeer. Het gaat om de aansluiting van de Enschedesestraat op de Wiedenbroeksingel. Deze locatie is een vrij complexe en moeilijk oversteekbare locatie, als gevolg van de kleine afstand tussen dit kruispunt en de met verkeerslichten geregelde aansluiting van de Enschedesestraat op de N18.

Voor de overige letselongevallen met langzaam verkeer geldt dat deze verspreid over de kern, maar veelal wel op de 'drukkere' wegen, plaatsvinden. Er is zowel sprake van ongevallen op kruispunten als op (oversteeklocaties) op wegvakken. Het aantal letselongevallen in vier jaar tijd is echter zo verspreid over het wegennet en in aantallen niet zodanig omvangrijk dat hieruit specifieke infrastructurele maatregelen voortkomen. Waarschijnlijk speelt toeval bij het ontstaan van deze ongevallen een grote rol.



5 Maatregelen, kosten en planning

In hoofdstuk 3 is de stand van zaken met betrekking tot de maatregelen uit het oorspronkelijke GVVP uit 2007 weergegeven. Geconcludeerd kan worden dat een beperkt deel van de maatregelen inmiddels is uitgevoerd, maar dat een substantieel deel van de in het GVVP 2007 opgenomen maatregelen nog steeds relevant is. In hoofdstuk 4 is op basis van de bij de gemeente binnengekomen klachten en de objectieve verkeersonveiligheid vastgesteld dat er een beperkt aantal knelpunten zijn bijgekomen in de periode na 2007. Een en ander leidt tot een geactualiseerde knelpuntenlijst en maatregelenpakket. In deze paragraaf gaan wij hier nader op in en komen de kosten en prioritering van de maatregelen aan de orde.

5.1 Kosten

Van alle infrastructurele maatregelen is een globale raming van de kosten gemaakt. Het betreft een raming om te kunnen bepalen welke financiële inspanningen de komende jaren moeten worden verricht om het maatregelenpakket uit te kunnen voeren. Hierbij moet worden opgemerkt dat de kosten zijn gebaseerd op standaardkosten en dus richtbedragen zijn welke kunnen afwijken van de praktijk, mede afhankelijk van de locatie van de maatregel. Zoals aangegeven speelt de bestaande N18 hierin weer een belangrijke rol. De maatregelen op deze weg zijn vanwege de overdracht van deze weg van rijk naar gemeente niet op kosten gezet en niet in de prioritering opgenomen. Deze maatregelen beschouwen wij als een totaal project, waarvoor nadere uitwerking noodzakelijk is. Wij merken op dat voor de afwaardering van het betreffende deel van de N18 budgetten uit verschillende bronnen beschikbaar zijn en deze kosten dus niet drukken op het benodigde GVVP maatregelen budget.

In algemene zin geldt dat voor de wegen binnen Haaksbergen een deel van de erftoegangswegen type A en de gebiedsontsluitingswegen nog conform de richtlijnen ingericht moet worden. Echter hieraan hoeft vanwege de relatief geringe afwijkingen van het wensbeeld, met uitzondering van de fietsstroken op de erftoegangswegen type A, geen hoge prioriteit aan toe te worden gekend. Van infrastructurele maatregelen zijn de kosten afhankelijk van de locatie waar de maatregel wordt getroffen. Voor de wegen wordt ervan uitgegaan dat deze in de komende jaren meeliften met het onderhoudsprogramma en op dat moment worden heringericht. Voor deze wegen is dan ook geen kostenraming opgenomen. Nogmaals, met uitzondering van het aanbrengen van de rode fietsuggestiestroken op de erftoegangswegen type A. In tabel 2 zijn de geraamde kosten van alle afzonderlijke maatregelen weergegeven.

5.2 Planning

Ook nu geldt weer dat, afgezien van de al geplande maatregelen waarvoor budget beschikbaar is, het exacte moment van uitvoering zal worden bepaald aan de hand van de financiële mogelijkheden. De financiële mogelijkheden bestaan niet alleen uit specifiek voor de maatregelen beschikbare budgetten, maar worden ook beïnvloed door de mate waarin kan worden aangesloten/meegelift met



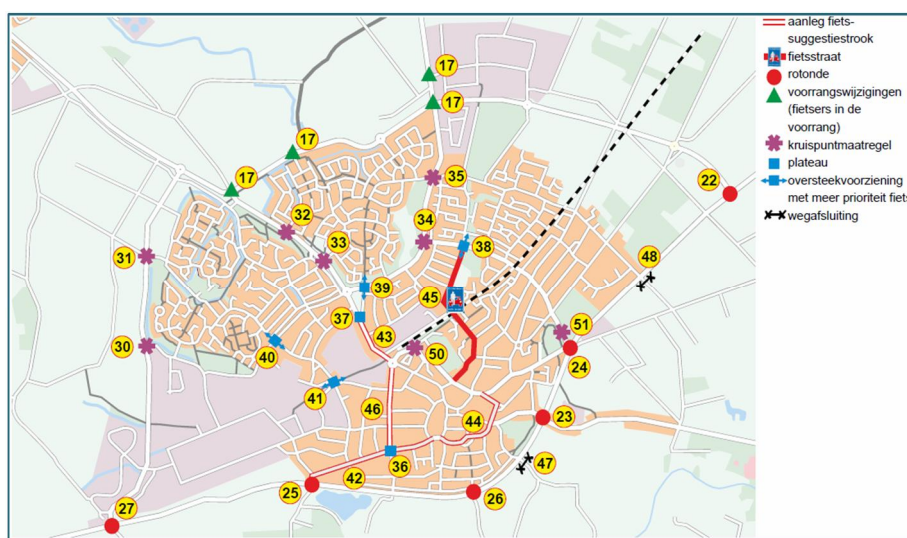
werkzaamheden in het kader van onderhoudsprogramma's voor wegen en rioleringswerkzaamheden.

Daarnaast speelt ook de realisering van de nieuwe N18 een cruciale rol. Enerzijds omdat een deel van de maatregelen niet eerder (in de voorgestelde vorm) kan worden uitgevoerd dan nadat N18 is gerealiseerd. Anderzijds omdat de functie van de bestaande N18 wijzigt en de overdracht van deze weg van Rijk naar gemeente (en provincie) financiële mogelijkheden biedt om de bestaande N18 aan te passen.

Om voorgaande redenen wordt geen jaartal aan de uitvoering van de maatregelen gekoppeld, maar wordt uitsluitend een prioriteitsvolgorde aangegeven. Deze prioriteitsvolgorde komt overeen met de in het GVVP 2007 vastgestelde volgorde van uitvoering op basis van de urgentie van de knelpunten. Dit geldt uiteraard niet voor de maatregelen die al voor dit jaar gepland staan. In tabel 1 is aangegeven dat er twee maatregelen op de nominatie staan voor uitvoering in 2018, maar dat er in verband met budgettaire beperkingen slechts één kan worden uitgevoerd. Omdat de problematiek op de aansluiting Hengelsestraat – Veldmaterstraat – Raaweg urgenter is, is ervoor gekozen deze maatregel in 2018 uit te voeren en de Goorsestraat tussen de Aert van Nesstraat en de Stationsstraat in een later stadium aan te pakken.

Ondanks dat er geen jaarplanning is opgesteld kan wel aan de hand van de raming van de kosten worden vastgesteld welke budgetten er jaarlijks nodig zijn om de weergegeven maatregelen in de komende 5 jaar te kunnen realiseren, er vanuit gaande dat er geen mogelijkheden zijn om de maatregelen (gedeeltelijk) op te nemen in onderhouds- en rioleringswerkzaamheden

In tabel 2 en figuur 7 zijn de maatregelen weergegeven.



Figuur 7: Maatregelenkaart



Geconcludeerd kan worden dat voor de maatregelen in totaliteit, voor zover voor deze maatregelen nog geen budgetten beschikbaar zijn, € 650.000 moet worden gereserveerd om de komende vijf jaar de maatregelen te kunnen uitvoeren. Als voor de planvorming voor de herinrichting van de N18, inclusief communicatie et cetera, rekening wordt gehouden met een kostenpost van circa € 100.000 dan is voor de maatregelen inclusief planvorming bestaande N18 circa € 150.000 per jaar nodig de komende vijf jaar.

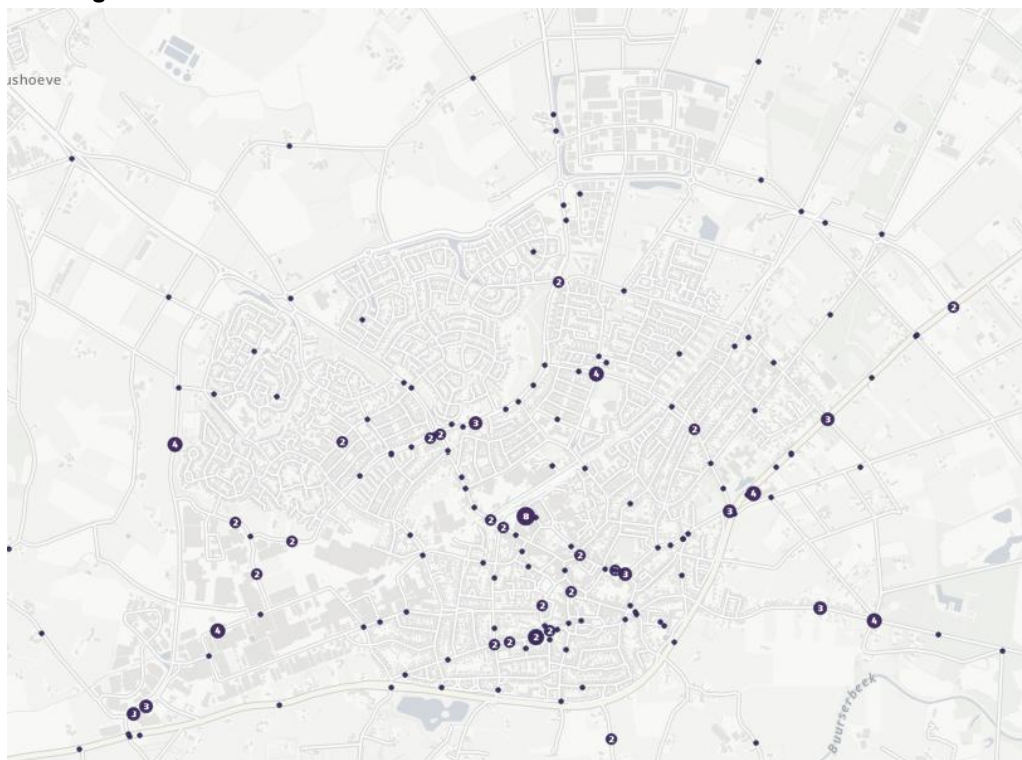
Infrastructurele maatregelen GVVP 2018		planning	kosten (€)
algemeen			
17	aanpassen voorrangsregeling rotondes	8	50.000
18	inrichten erftoegangswegen A	doorlopend	onderhoud
19	inrichten gebiedsontsluitingswegen	doorlopend	onderhoud
21	afw aarderen bestaande N18 bibeko tot gebiedsontsluitingsweg (wegv akken)	planvorming	pm
realiseren kruispuntmaatregelen			
22	- N18 - Noordsingel	planvorming	pm
23	- N18 - Buurserstraat	planvorming	pm
24	- N18 - Wiedenbroeksingel	planvorming	pm
25	- N18 - Scholtenhagenweg	planvorming	pm
26	- N18 - Morsinkhofweg	planvorming	pm
27	- N18 - Westsingel	planvorming	pm
realiseren kruispuntmaatregel (nader uit te werken)			
30	- Westsingel - Nijverheidsstraat	9	50.000
31	- Westsingel - Hondelink	9	50.000
32	- Goorsestraat - Pinksterbloem	9	50.000
33	- Goorsestraat - Gentiaan	9	50.000
34	- Hengelosestraat - Wiedenbroeksingel	8	50.000
35	- Hengelosestraat - Raaweg	1	50.000
50	- Meester Eenhuisstraat - Stationsstraat	9	50.000
51	- Enschedesestraat - Wiedenbroeksingel	planvorming	pm
realiseren plateau			
36	- Eibergsestraat - Lansinkstraat	2018	
37	- Aert van Nesstraat - Goorsestraat	4	25.000
38	- Wiedenbroeksingel - Trompsstraat (meer prioriteit fiets)	5	25.000
39	- Aert van Nesstraat - Hengelosestraat (meer prioriteit fiets)	4	25.000
40	- J.A. Middelhuisstraat - Albert Cuyplaan (meer prioriteit fiets)	6	25.000
41	- Spinnerstraat - Spoelsterstraat (meer prioriteit fiets)	9	25.000
aanbrengen fietsvoorzieningen			
42	- Eibergsestraat	2018	-
43	- Goorsestraat (Aert van Nesstraat - Stationsstraat)	3	15.000
44	- Zeedijk/Sterrebosstraat	2	25.000
45	- Blankenburg/Ds. v van Kriekenstraat/Kortenaerstraat/Trompsstraat	7	40.000
46	- Lansinkstraat	5	20.000
afsluiten voor gemotoriseerd verkeer			
47	- N18 - Klaashuisstraat	planvorming	pm
48	- N18 - Morgensterweg	planvorming	pm
Overige maatregelen			
52	Noordsingel - Kolenbrandenweg (in kader realisatie N18)	2018	-

Tabel 2: Geactualiseerd maatregelenpakket GVVP

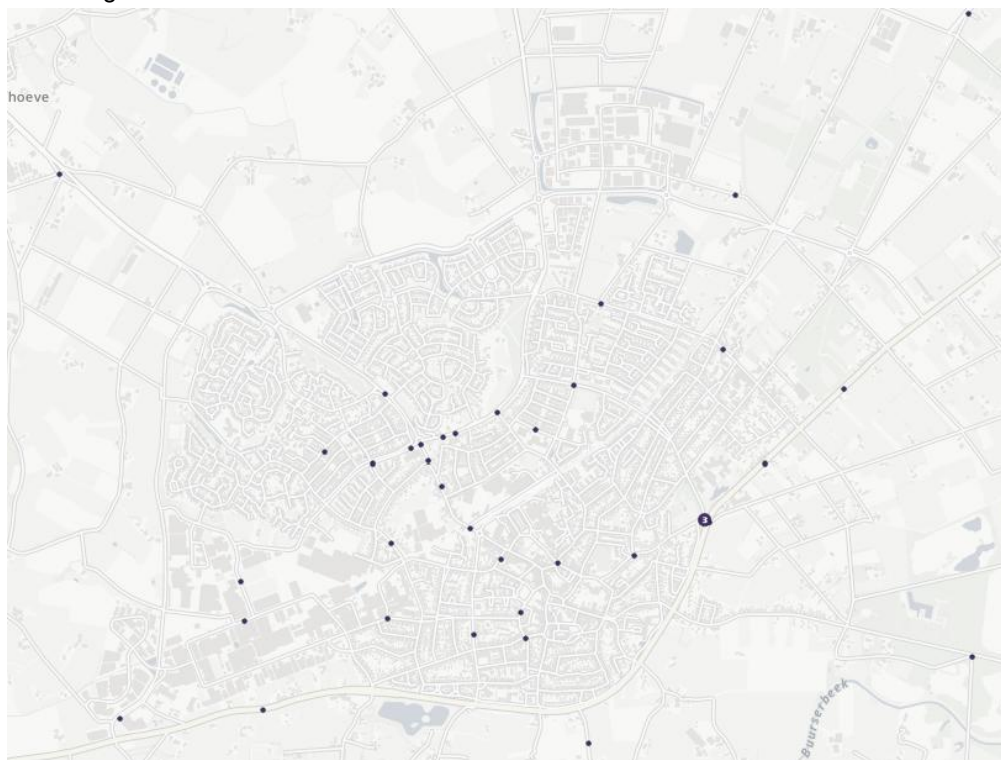


BIJLAGE 1: Ongevalslocaties (periode 2014 – 2017)

Alle ongevallen



Letselgevallen





BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Stationsplein 6, 8011 CW Zwolle
Postbus 40089, 8004 DB Zwolle
038 – 4606747
www.bvaverkeer.nl | info@bvaverkeer.nl