

Rapportage

“Masterplan Verkeer Gaanderen”

Dorpsraad Gaanderen

Contactpersoon : de heer C. Stevens

Datum : 29 augustus 2012

Status : Definitief

Interne kwaliteitscontrole:

Projectcode :DGN 01-00

Auteur : R.J. Ruiterkamp

Paraaf :



Datum: 29 augustus 2012- toevoegen bijlagen

Controle : A. Woestenenk

Paraaf :



Datum: 29 augustus 2012



Inhoudsopgave

1.	Aanleiding en leeswijzer	5
	Aanleiding	5
	Leeswijzer	5
2.	Vigerend beleid & Dorpsplan	6
	Vigerend beleid	6
	Categoriseringsplan Gaanderen	7
	Dorpsplan	7
3.	Wegenstructuur Gaanderen.....	8
	Rijksweg.....	8
	Hoofdstraat	8
	Kerkstraat	9
4.	Categorisering Gaanderen.....	11
	Rijksweg.....	11
	Hoofdstraat	11
	Kerkstraat	11
	Overige wegen.....	11
5.	Ontwikkelingen.....	13
	St. Jozefterrein.....	13
	Pelgrimterrein.....	13
	Sport – cultuur –onderwijs cluster	13
6.	Knelpunten	15
7.	Maatregelen	17
8.	Prioritering.....	22
9.	Bronnen	23
10.	Inspraakreacties en eindadvies	24
	Conclusie	24
	Advies	24
	Bijlage: Volledige inspraakreacties.....	27

1. Aanleiding en leeswijzer

Aanleiding

De Dorpsraad Gaanderen heeft een Dorpsplan opgesteld. Het doel van het Dorpsplan is een door de inwoners van Gaanderen gedragen visie vast te leggen en te komen tot een gewenste ontwikkeling van Gaanderen in de komende tien tot vijftien jaar.

In het Dorpsplan is een visie op Verkeer & Bereikbaarheid als volgt verwoord:

“De Gaanderense bevolking wil een veilige verkeerssituatie op de hoofdwegen, waarbij de bereikbaarheid van het dorp voldoende is gewaarborgd. In de woonwijken moet rust en veiligheid heersen.”

Uit een gesprek met de verkeerswethouder van de gemeente Doetinchem is geconcludeerd dat voor Gaanderen een integraal verkeersplan noodzakelijk is. De Dorpsraad Gaanderen heeft Anacon-Infra gevraagd hen te ondersteunen bij het opstellen van een masterplan verkeer. De visie van de Dorpsraad op de verkeersstructuur wordt in onderliggend rapport verwoord, middels kaarten gevisualiseerd en beargumenteerd. Daarnaast worden aanbevelingen gedaan voor de verbetering van de verkeersstructuur en circulatie.

Leeswijzer

Het rapport is opgebouwd uit een inventarisatie van het vigerend beleid van zowel de gemeente Doetinchem als de Provincie Gelderland. Gelet op de ligging van Gaanderen aan het dorpenlint met Terborg en Silvolde, is ook de visie van de gemeente Oude IJsselstreek beschouwd.

Naast het beleid van de lokale overheden, is het Dorpsplan van de Dorpsraad een belangrijk kader stellend document. Een belangrijk onderdeel van het Dorpsplan is de vlekkenkaart met toekomstige ontwikkelingen. Recente bestuurlijke keuzes van de gemeente Doetinchem passen vooralsnog in het vlekkenplan en zullen belangrijke ontwikkelingen zijn op korte en middellange termijn.

Na de inventarisatie wordt een visie op de wegenstructuur van Gaanderen en de directe omgeving gegeven. De visie is geschreven en beargumenteerd vanuit de Dorpsraad en de uitwerkgroep verkeer en zoekt aansluiting bij realistische doelen. Het ambitieniveau is hoog, maar niet onrealistisch.

Oplossen van knelpunten en verbeteringen van en aan de wegenstructuur leidt tot een aantal gewenste maatregelen. Deze zijn in Hoofdstuk 7 verwoord en onderbouwd. Op de verkeersplankaart zijn de maatregelen gevisualiseerd.

2. Vigerend beleid & Dorpsplan

Vigerend beleid

De gemeente Doetinchem heeft het Categoriseringsplan gemeente Doetinchem (d.d. 2 juni 2009, opgesteld door Royal Haskoning) vastgesteld. De subtitel van dit document is 'Naar een herkenbare categorie-indeling van wegen'.

Het categoriseringsplan is gebaseerd op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Het Duurzaam Veilig principe is in 1997 geïntroduceerd en heeft als doel een structurele en preventieve aanpak van verkeersonveiligheid. De basis is dat functie, vormgeving en gebruik van wegen op elkaar afgestemd zijn. Binnen Duurzaam Veilig is een aantal categorie indelingen van wegen binnen en buiten de bebouwde kom landelijk vastgesteld. De landelijke categorie indeling is binnen de bebouwde kom gesplitst in drie wegtypen:

- Gebiedsontsluitingsweg 70 km/h (niet van toepassing binnen Gaanderen en omgeving en daarom verder buiten beschouwing gelaten);
- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h;
 - o Verkeersfunctie prioriteit;
 - o Dubbele middenstreep of middenberm;
 - o Bromfietzers op de rijbaan, fietsers op fietspaden.
- Erftoegangsweg;
 - o Verblijfsfunctie dominant;
 - o Auto en fiets gemengd;
 - o Kruispunten gelijkwaardig;
 - o Geen as-markering.

De gemeente Doetinchem heeft in haar beleid voor gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen standaardoplossingsrichtingen vastgesteld. In uitzonderingsgevallen zijn tussencategorieën benoemd:

- Gebiedsontsluitingsweg min (binnen de bebouwde kom);
 - o Stromen: 50 km/h, verkeersfunctie prioriteit;
 - o Fietsstroken of –paden;
 - o Bij parkeerhavens vrij-liggende fietspaden, geen stroken.
- Erftoegangsweg plus (binnen de bebouwde kom);
 - o Uitwisselen: 30 km/h, verblijfsfunctie prioriteit;
 - o Fietsstroken;
 - o Parkeren in parkeerhaven.

Voor de wegen buiten de bebouwde kom is eveneens een categorie indeling opgesteld. In deze rapportage gaat het te ver alle categorieën te beschrijven. We beperken ons dan ook tot de erftoegangsweg plus, volgens de categorie indeling van de gemeente Doetinchem:

- Erftoegangsweg plus (buiten de bebouwde kom);
 - o Beperkte regionale functie: 60 km/h;
 - o Evt. fietspaden;
 - o Kantmarkering, kruispunten gelijkwaardig.

Categoriseringsplan Gaanderen

Aan de kern Gaanderen is in het Categoriseringsplan Doetinchem voor het overgrote deel een verblijfsfunctie toegekend. Uitzondering zijn de Rijksweg, een deel van de Hoofdstraat en een deel van de Kerkstraat. De Rijksweg is aangewezen als gebiedsontsluitingsweg, met uitzondering van het deel tussen de Van Damstraat en de Akkerstraat. Dit deel is aangewezen als Erftoegangsweg plus. De Hoofdstraat is tussen de Rijksweg en de spoorwegovergang ook aangewezen als Erftoegangsweg plus en het overige deel is Erftoegangsweg.

De Kerkstraat is tussen de Hekweg en de Akkerstraat aangewezen als Erftoegangsweg plus. Binnen de kom is de rest van de Kerkstraat aangemerkt als Erftoegangsweg. Daarnaast is buiten de bebouwde kom de weg eveneens als Erftoegangsweg plus aangemerkt.

In Hoofdstuk 3 is een visie op de wegenstructuur van Gaanderen gegeven vanuit het gedachtengoed van het Dorpsplan en de uitwerkgroep verkeer. Deze visie is in Hoofdstuk 4 uitgewerkt tot een categoriseringsplan en kent enkele duidelijke keuzes.

Dorpsplan

Voorliggende rapportage geldt als een uitwerking van het Dorpsplan op het onderdeel verkeer en bereikbaarheid. De Dorpsplankaart Gaanderen (Visie Vlekkenplan) geeft een zeer overzichtelijk beeld van de visie vanuit de Dorpsraad. Het vlekkenplan is dan ook richtinggevend voor de uitwerking van het Masterplan Verkeer.

De Dorpsplankaart Gaanderen bevat een visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen Gaanderen. Het plan enerzijds gebaseerd op actuele ontwikkelingen en geeft daarnaast de wensen weer vanuit de Dorpsraad. Opvallend zijn vooral de ruimtelijke ontwikkelingen omtrent Sport, cultuur en onderwijs, het Dorpshart/centrum, Cultuurhistorie en Natuur en landschap.

Het Dorpsplan prefereert een cluster van Sport, onderwijs en cultuur nabij het Sportpark de Pol. Men ziet hier bij voorkeur een clustering van de drie basisscholen, verbetering en uitbreiding van de sportaccommodatie en een versterking van het cultureel centrum. Het recente besluit van het college van Doetinchem tot nieuwbouw van de Martinusschool en Augustinusschool op deze locatie past buitengewoon goed in de visie uit het Dorpsplan. In dit rapport gaan wij er dan ook vanuit dat deze ontwikkeling op deze locatie plaatsvindt.

De openvallende locatie van Sint Jozef (verplaatsing naar het Pelgrimterrein aan de Hoofdstraat), de Martinusschool en de kerk, biedt nieuwe kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen.

3. Wegenstructuur Gaanderen

De kern Gaanderen is opgehangen aan de Rijksweg welke als een traverse de bebouwde kom van oost naar west doorsnijdt. De weg gaat op de gemeentegrens in Terborg over in de Doetinchemseweg en loopt vervolgens door in de kern Silvolde als de Terborgseweg. De structuur is dominant aanwezig en vervult een belangrijke functie in de verkeersafwikkeling van het lokale verkeer.

Rijksweg

De Rijksweg is drukker dan door de Dorpsraad en, wellicht in mindere mate, wegbeheerders beoogd, mede doordat doorgaand verkeer over grotere afstanden ondanks de beschikbaarheid van alternatieve routes, gebruik blijft maken van de structuur. De alternatieve route via de Slingeparallel (N317) en A18 wordt nog onvoldoende gebruikt. Kenmerkend voor de hoeveelheid doorgaand verkeer in Gaanderen is mede hierdoor de hoge snelheid van het verkeer. Dit wordt als een groot knelpunt ervaren. De inrichting van de Rijksweg is onvoldoende afgestemd op het beoogde gebruik. Dit komt in hoofdzaak doordat geen sprake is van een eenduidig wegbeeld. De getroffen maatregelen zijn slechts uitgevoerd op delen van de weg en betreffen geen volledige herinrichting.

Hoofdstraat

De Hoofdstraat loopt vanaf de Rijksweg in noordelijke richting tot aan de Kerkstraat. De inrichting van de weg maakt te hard rijden mogelijk. De zijwegen zijn ondergeschikt aan de Hoofdstraat waardoor de Hoofdstraat de uitstraling krijgt van een doorgaande verkeersader. Het gebruik van de Hoofdstraat als doorgaande weg is zeer ongewenst omdat de weg veelvuldig gebruikt wordt door fietsers van en naar de scholen, het sportcomplex en overige voorzieningen. Gelet op de ontwikkelingen met betrekking tot de basisscholen, is de verwachting dat het gebruik van de weg door kwetsbare verkeersdeelnemers alleen maar toe zal nemen.



Hoofdstraat

Tussen de Hoofdstraat en de Kerkstraat vervult in de huidige situatie de Hekweg een functie in het verkeerssysteem. Dit komt met name omdat de Hoofdstraat tussen de Kerkstraat en de Hekweg slechts in één richting bereden mag worden. Deze maatregel is ingesteld om de verkeersveiligheid rondom de schoolomgeving van de Martinusschool te verbeteren.

Ten zuiden van de Rijksweg loopt de Hoofdstraat als Vulcaanstraat/Beekstraat/Julianastraat door naar Terborg. De weg verbindt de beide kernen, over de Akkermansbeek, met elkaar.

Kerkstraat

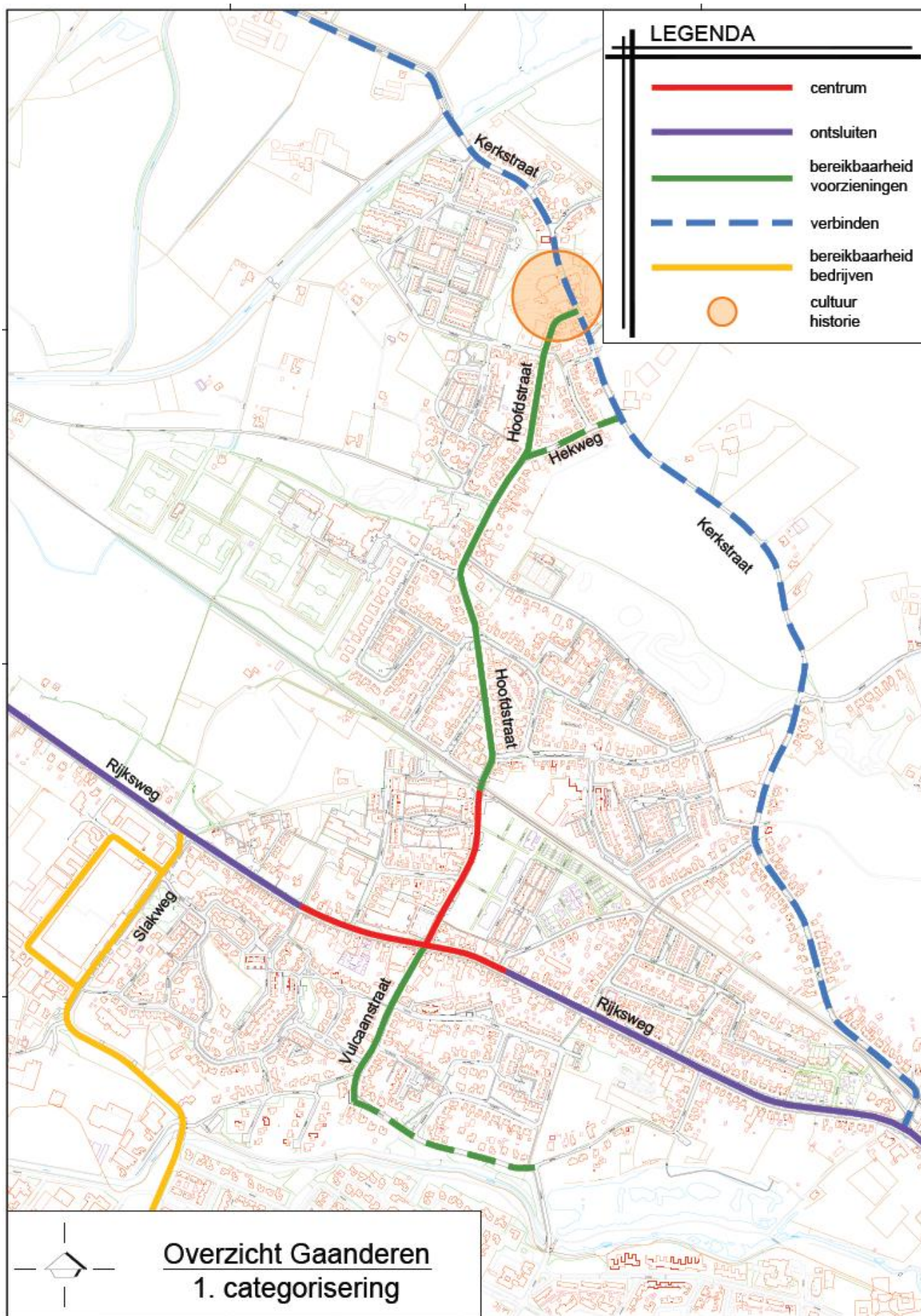
De Kerkstraat loopt vanaf de Rijksweg in noordwestelijke richting door tot in het buitengebied. De weg sluit aan op de kruising van de Rekhemseweg/Kloosterlaan. De route via de Kerkstraat, door de Slangenburg, is een veel gebruikte sluiproute voor verkeer dat Doetinchem mijdt.

Het wegvak tussen de Steverinkweg en de Hekweg kenmerkt zich door een uitstraling van een weg in het buitengebied. Hier zijn functie, vormgeving en gebruik niet op elkaar afgestemd. In de huidige situatie kan men niet van de weggebruiker verwachten de weg als een weg in de bebouwde kom te gebruiken. Gevolg hiervan is dat de gereden snelheden te hoog liggen.

Als de Oostelijke Randweg (ORW) gerealiseerd wordt, neemt de verkeersintensiteit op de Kerkstraat af (afname van circa 700 motorvoertuigen per etmaal volgens het verkeersmodel gemeente Doetinchem). De weg vervult nu een verbindende functie tussen grofweg de Oude IJsselstreek en het noordoosten van Doetinchem en verder. Deze functie kan de weg blijven vervullen totdat de ORW gerealiseerd wordt. Als de ORW gerealiseerd is, gaat de Kerkstraat als erftoegangsweg (verblijfsgebied) fungeren.



Kerkstraat



4. Categorisering Gaanderen

De Dorpsraad heeft een visie op de wegenstructuur opgesteld in de vorm van een categorisering. De categorisering van Gaanderen is opgezet vanuit het huidige en toekomstige gebruik. De wegenstructuur is in Hoofdstuk 3 reeds benoemd. De categorisering is een vertaling van de wegenstructuur maar dan gericht op het toekomstige gebruik vanuit de visie van de Dorpsraad.

Rijksweg

De functie van de Rijksweg is in de categorisering omstreden. Het gebruik van de weg ligt hoger dan wenselijk. De weg vervult voor het interne, externe en doorgaande verkeer een functie. De Dorpsraad vindt het afwikkelen van doorgaand verkeer over de Rijksweg ongewenst. Voor Gaanderen is het ontsluiten van de kern (externe verkeersbewegingen) de belangrijkste functie. De Rijksweg heeft daarom in het plan de functie “ontsluiten” gekregen. In Hoofdstuk 7 wordt aangegeven op welke wijze functie, vormgeving en gebruik van de weg vanuit de Dorpsraad gezien, het beste op elkaar afgestemd kunnen worden.

Hoofdstraat

De Hoofdstraat vervult in de kern Gaanderen een belangrijke functie vanwege de ligging van het grote aantal voorzieningen aan de route. De weg blijft in de ogen van de Dorpsraad deze functie vervullen. Gelet op de ontwikkelingen in Gaanderen rondom het sport—cultuur – onderwijs cluster wordt eerder een toename dan een afname verwacht van het gebruik. Wel gaat het hierbij om intern gebruik van de structuur. De scholen worden geclusterd waardoor het voor de hand ligt dat vooral het aantal fietsers op de Hoofdstraat zal groeien.

In het categoriseringsplan krijgt de Hoofdstraat (en in het verlengde de Vulkaanstraat/Beekstraat/Julianastraat) de functie “bereikbaarheid voorzieningen”.

Kerkstraat

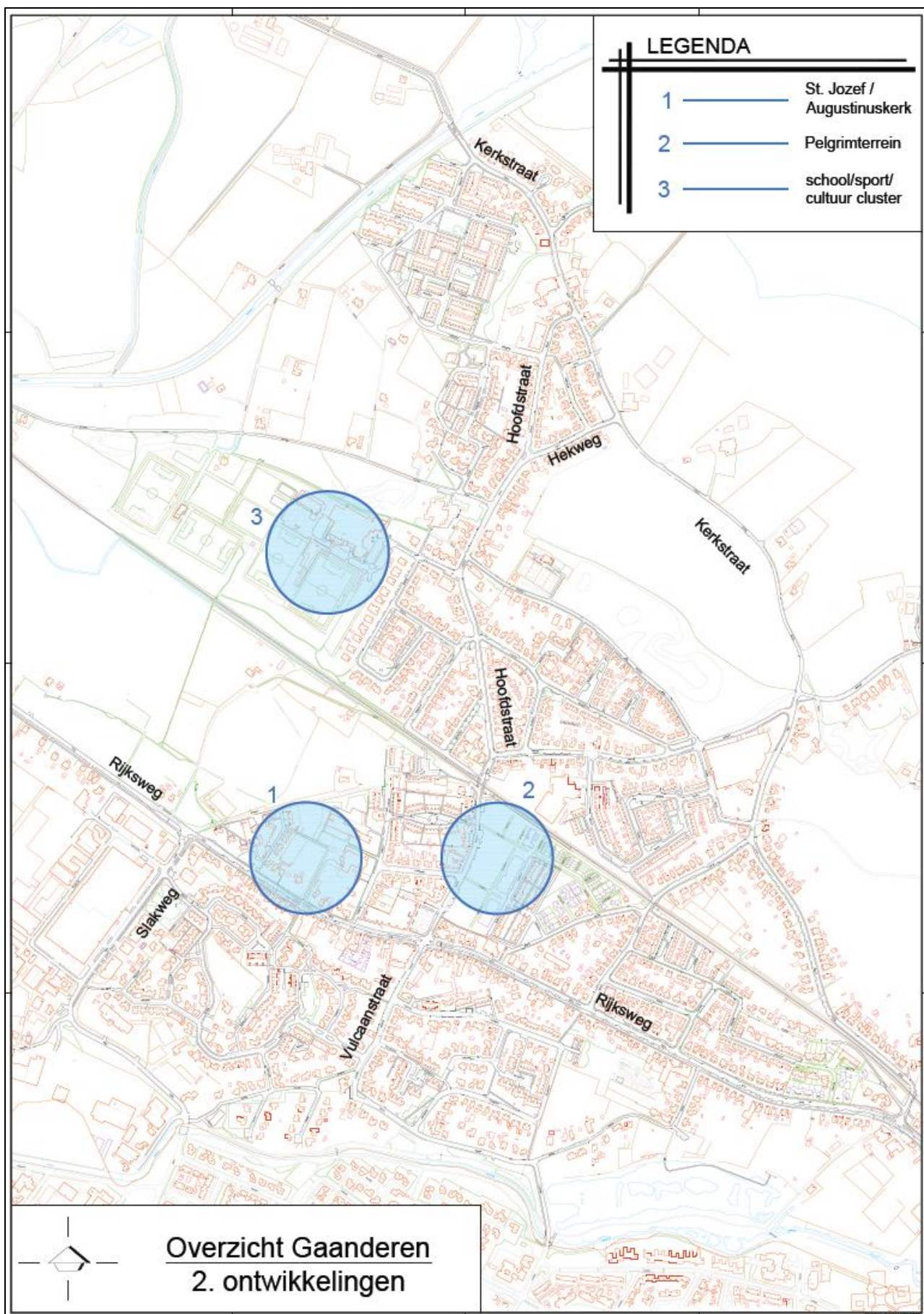
De Kerkstraat wordt nu veelal gebruikt als sluiproute vanuit de kernen Gaanderen/Terborg/Silvolde (en verderop Ulft) richting Doetinchem/Bronckhorst en verder. Vanwege de congestie in Doetinchem, en dan met name tijdens de spits, zoekt het verkeer een alternatief. De route via de Kerkstraat en de Slangenburg is op sommige moment (blijkbaar) sneller dan door Doetinchem.

De gemeente Doetinchem bereidt de aanleg van de Oostelijke Randweg (ORW) voor. De weg wordt, afhankelijk van procedures, binnen enkele jaren aangelegd. Totdat deze in gebruik genomen wordt, zal de Kerkstraat een bepaalde verbindende functie vervullen.

De Dorpsraad acht het vervullen van deze verbindende functie ongewenst, maar ziet wel in dat dit zo blijft totdat de ORW in gebruik genomen wordt. Daarom krijgt de Kerkstraat een tijdelijke functie “verbinden”. Als de ORW in gebruik genomen is, vervalt deze functie en kan de Kerkstraat als verblijfsgebied aangemerkt worden.

Overige wegen

Alle overige wegen in en om Gaanderen worden aangewezen als verblijfsgebied.



5. Ontwikkelingen

In Gaanderen speelt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen welke een verkeer genererende werking hebben. Op de kaart hiernaast, zijn deze ontwikkelingen gevisualiseerd.

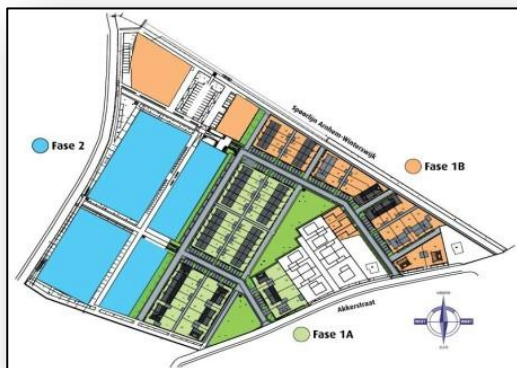
De ontwikkelingen worden in dit hoofdstuk kort beschreven. In Hoofdstuk 6 worden gewenste maatregelen benoemd welke deels vanuit de ontwikkelingen gegeneerd worden.

St. Jozefterrein

Het terrein van St. Jozef aan de Rijksweg komt vrij. St. Jozef bouwt nieuw op het voormalige Pelgrimterrein aan de Hoofdstraat. De gebouwen aan de Rijksweg komen vrij en zullen naar alle waarschijnlijkheid gesloopt worden. Op dit moment is nog geen nieuwe invulling van het terrein in zicht. De kerkelijke functie van het kerkgebouw van de Augustinuskerk komt in de loop van 2012 te vervallen waardoor een nieuwe functie mogelijk wordt.



St. Jozef terrein



Pelgrimterrein

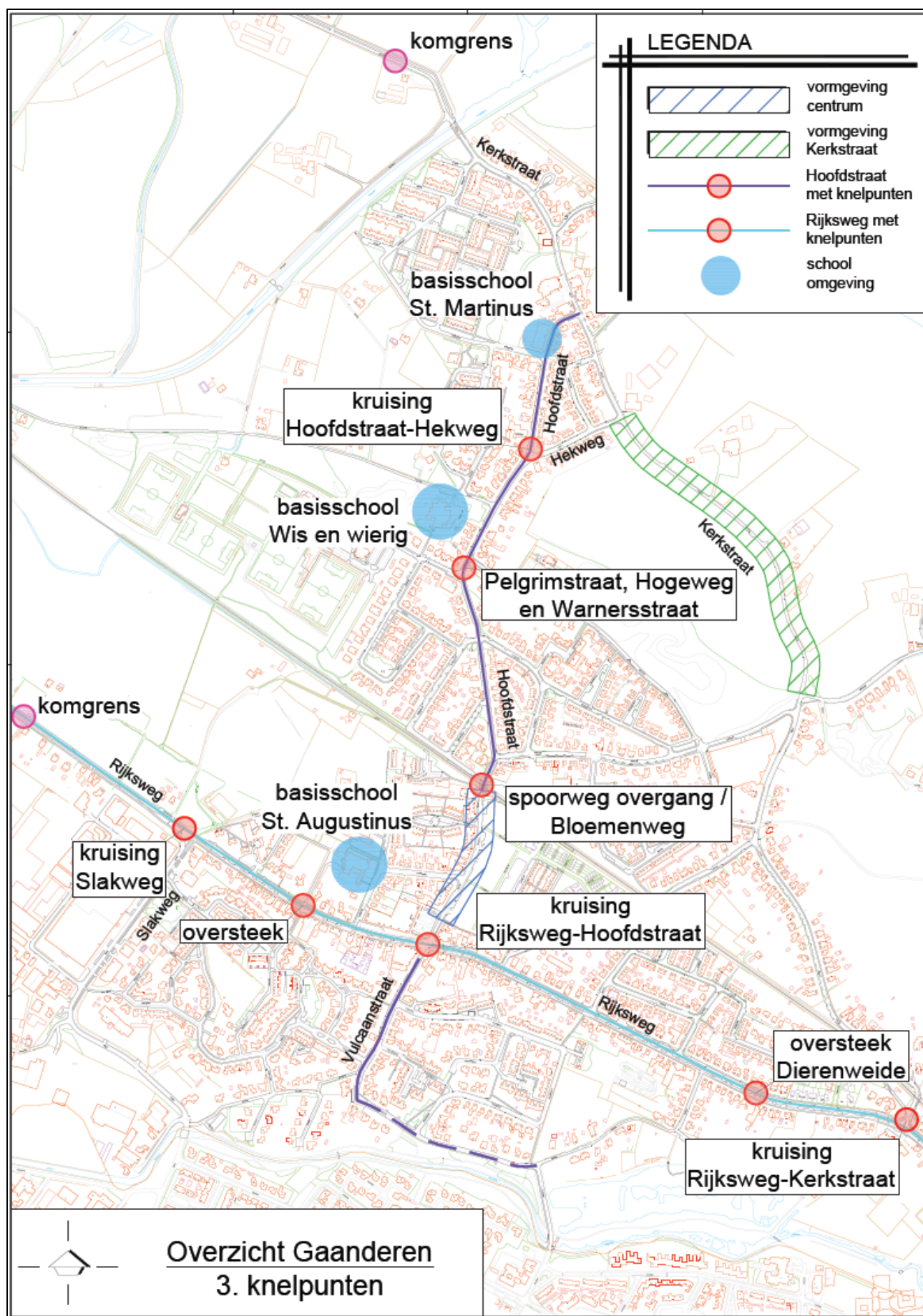
Het Pelgrimterrein aan de Hoofdstraat is volop in ontwikkeling. Een aantal woningen is reeds gebouwd en in gebruik genomen. St. Jozef bouwt hier een nieuwe woonzorgvoorziening. Daarnaast komt een aantal centrumvoorzieningen op het terrein, waaronder een supermarkt. De centrumvoorzieningen worden in combinatie met appartementen gerealiseerd. Voor de ontwikkelingen wordt in de parkeerbehoefte voorzien.

Sport – cultuur – onderwijs cluster



De Pol

Sportpark de Pol herbergt een groot aantal voorzieningen voor zowel sport als culturele activiteiten. Het voorlopige besluit van de gemeente Doetinchem het cluster uit te breiden met een nieuw te bouwen basisschool (waarin de Martinusschool en de Augustinusschool samen zullen gaan), versterkt het cluster. Het wordt hierdoor een nog belangrijkere plek in Gaanderen.



6. Knelpunten

Tijdens het opstellen van het Dorpsplan Gaanderen bleek dat bewoners een aantal knelpunten ervaren. Deels worden deze veroorzaakt door oneigenlijk gebruik of verkeersgedrag op routes anderzijds worden knelpunten ervaren doordat herinrichtingsmaatregelen niet geleid hebben tot het gewenste effect. In deze rapportage worden de knelpunten op de routes met een verkeersfunctie volgens de categorisering in Hoofdstuk 3 benoemd. Knelpunten in de verblijfsgebieden worden buiten beschouwing gelaten. Hiermee worden deze niet gebagatelliseerd, deze knelpunten (veelal parkeren en snelheid) kunnen bij herinrichtingwerkzaamheden (reconstructie of rioolvervanging) opgelost worden.

Komgrenzen

De westelijke komgrens op de Rijksweg wordt als knelpunt ervaren omdat verkeer dat vanaf Doetinchem Gaanderen binnenrijdt onvoldoende geattendeerd wordt op het feit dat men de bebouwde kom inrijdt. De maatregel zoals deze een aantal jaar geleden genomen is, heeft geen of nauwelijks effect op de snelheid van het verkeer. De maatregel bestaat slechts uit een overgang naar andere wegmarkering. In de praktijk blijkt het verkeer pas bij de Slakweg (richting Bedrijventerrein Akkermansweide) af te remmen. Hier begint een andere vormgeving van de Rijksweg waarmee het gewenste verkeersgedrag beter afgedwongen wordt.

De bebouwde komgrens op de Kerkstraat is een aantal jaren geleden verplaatst in noordelijke richting. De locatie oogt wat vreemd omdat volgens de richtlijnen voor het instellen van een bebouwde kom een logische overgang tussen buitengebied en bebouwde kom gevonden moet worden. Deze overgang kenmerkt zich normaliter door het begin van langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing en een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in karakter van de wegomgeving.

Inrichting Hoofdstraat

De Hoofdstraat is ingericht als voorrangsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De weg is voorzien van een asfaltverharding en oogt als doorgaande weg. De beoogde functie van de weg volgens het categoriseringsplan is "bereikbaarheid voorzieningen". Binnen deze functie zou de weg bij voorkeur een route door een verblijfsgebied vormen zonder dat de weg een hogere verkeersfunctie hoeft te bekleden. De maximumsnelheid is bij voorkeur 30 km/uur, de verharding in de vorm van bestrating en accenten op de kruisingen versterken de route en geven een ander karakter. Zeker gelet op de grote aantallen kwetsbare verkeersdeelnemers, is een herinrichting van de Hoofdstraat een must.

De Hoofdstraat tussen de Rijksweg en het spoor is in de huidige situatie niet vormgegeven als centrum. Met het realiseren van een aantal voorzieningen (o.a. supermarkt en dagwinkels) wordt de centrumfunctie van de Hoofdstraat op dit deel versterkt. De gemeente Doetinchem heeft toegezegd de Hoofdstraat hier herin te richten als centrumroute. De Dorpsraad wil graag betrokken worden bij het uitwerken van deze plannen zodat een breed gedragen ontwerp gemaakt kan worden.

Kruising Rijksweg – Hoofdstraat

De herinrichting van delen van de Rijksweg is in 2008 uitgevoerd. Ook de kruising Rijksweg – Hoofdstraat is destijds gereconstrueerd. De nieuwe inrichting van de kruising heeft in de praktijk niet het gewenste effect. De kruising wordt ervaren als onoverzichtelijk, moeilijk over te steken en onveilig. De weggebruiker ervaart dat het doorgaande verkeer op de Rijksweg zo dominant is, dat kruisend verkeer over het hoofd gezien wordt. Een herinrichting van de kruising is noodzakelijk om de verkeerssituatie te verbeteren.

Kerkstraat

De Kerkstraat wordt veelvuldig als sluiproute gebruikt. Hoewel dit niet in detail onderzocht is, kan gesteld worden dat het aantal voertuigen dat gebruik maakt van deze weg te hoog is wat waarschijnlijk veroorzaakt wordt door sluipverkeer. Daarnaast wordt overlast ervaren door te hard rijden van het verkeer. De Kerkstraat verbindt Terborg/Silvolde met oud Gaanderen. Echter, het gebruik van de weg is in hoofdzaak voor verkeer dat over grotere afstand rijdt. In de wegenstructuur is de Slingerparallel bedoeld voor het afwikkelen van dit verkeer, in combinatie met de overige provinciale wegen en de A18.

De vormgeving van de Kerkstraat tussen de Steverinkstraat en de Hekweg is niet in overeenstemming met een weg binnen de bebouwde kom. De weg oogt als een willekeurige weg in het buitengebied waar een gemengde verkeersafwikkeling plaatsvindt.

De aansluiting van de Kerkstraat op de Rijksweg is vormgegeven met een middengeleider waardoor fietsers in twee fasen de Rijksweg over kunnen steken. Nadeel is dat de rest van de Rijksweg hier niet op aansluit. Slechts over beperkte afstand heeft de Rijksweg het beoogde profiel met een fysieke rijbaanscheiding. Het wegvak van de Kerkstraat van de Rijksweg tot het spoor en de bocht net na het spoor (in noordelijke richting) vormen vanwege het huidige gebruik een knelpunt. De opstelruimte voor de spoorwegovergang is beperkt wat negatieve gevolgen voor het verkeer op de Rijksweg kan hebben.

Schoolomgevingen

De drie basisscholen hebben knelpunten in beeld gebracht.

In de omgeving van Basisschool **Wis en Wierig** ondervindt men overlast door geparkeerde voertuigen. Fietsers, voetgangers en auto's maken gebruik van dezelfde weg. Door verkeersstromen beter te scheiden, kan de situatie overzichtelijker gemaakt worden waarmee de veiligheid toeneemt. De school zal nog een jaar of 10 – 15 op deze plek zitten waardoor maatregelen zeker de moeite waard zijn. De knelpunten op de schoolroutes voor Wis en Wierig worden met name op de Hoofdstraat ervaren waarbij de kruising met de Warnerstraat eruit springt.

Basisschool Augustinus ervaart onveilige situaties bij het Pelgrimpad, afslag Roggestraat, Van Damstaat (bij ingang fietspad naar het schoolplein) en de kruising Rijksweg – Hoofdstraat – Vulcaanstraat. De oversteek van de Rijksweg is alleen veilig als er klaar-overs staan.

De **St. Martinusschool** signaleert knelpunten door te hard rijdend verkeer op de Hoofdstraat en geparkeerde voertuigen op fietspaden en nabij maatregelen (bijvoorbeeld de versmallingen) op de schoolroute.

7. Maatregelen

De Dorpsraad staat een aantal maatregelen voor teneinde de verkeerssituatie op een aantal plekken in Gaanderen te verbeteren. In dit hoofdstuk worden de gewenste maatregelen toegelicht.

Komgrenzen

De komgrens op de Rijksweg, nabij de Slakweg, wordt in de visie van de Dorpsraad vormgegeven als verkeer remmende maatregel, bij voorkeur als slinger. Elders blijkt dit een effectieve maatregelen om het verkeer af te remmen zonder dat het veel overlast voor de omgeving oplevert of de bereikbaarheid van bijvoorbeeld hulpdiensten belemmert.



Komgrens Rijksweg

De komgrens op de Kerkstraat dient in de ogen van de Dorpsraad verplaatst te worden naar de brug over de Bielheimerbeek of tot net over de beek. Hier gaat de weg duidelijk over van buiten naar binnen de bebouwde kom omdat hier de bebouwing begint. De komgrens gaat bij voorkeur gepaard met een maatregel in de vorm van een versmalling, gecombineerd met een verkeersplateau.

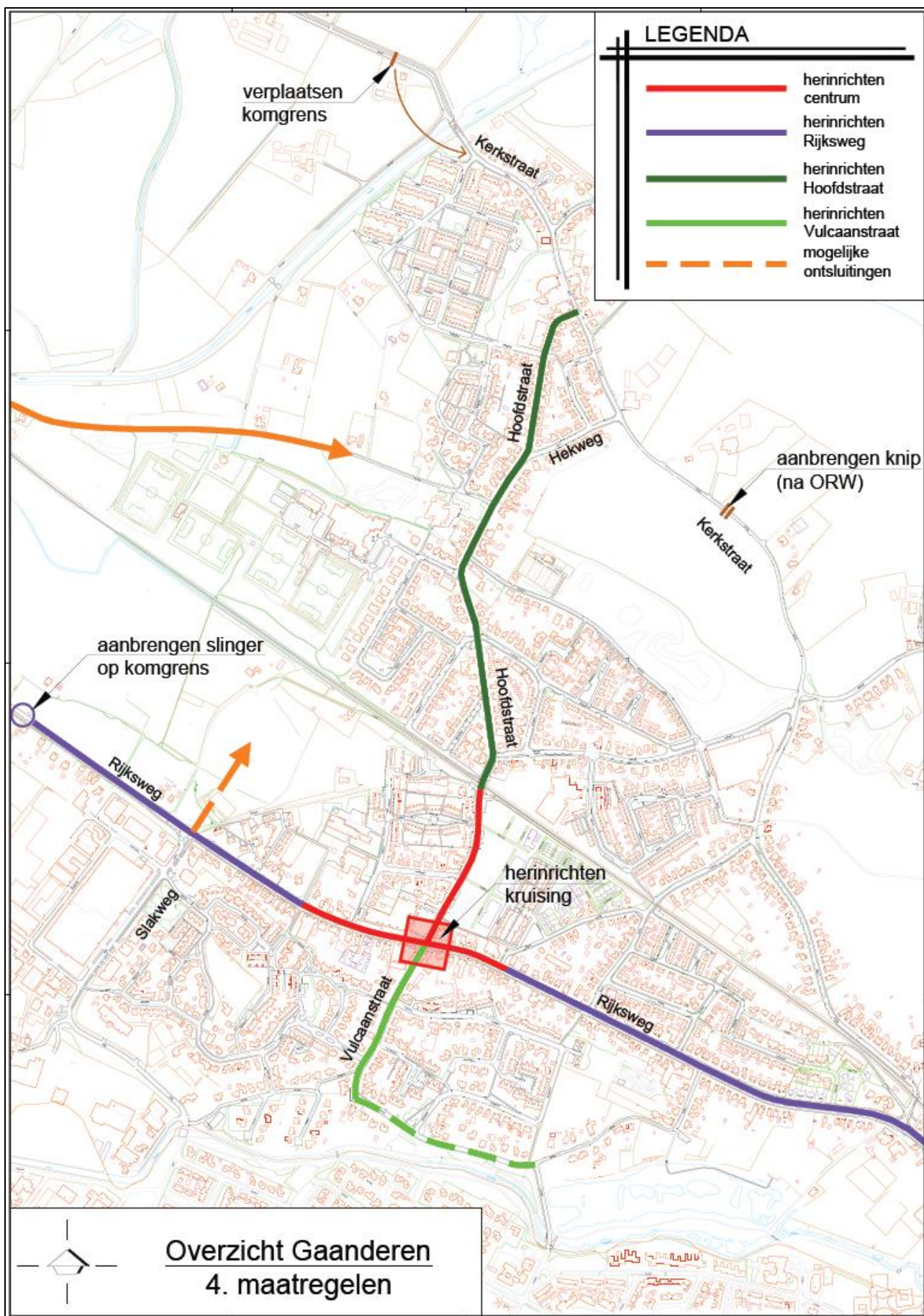
Inrichting Hoofdstraat

De Dorpsraad Gaanderen staat een herinrichting van de Hoofdstraat voor waarbij de weg ingericht moet worden als een straat met een dorps karakter en een functie voor het ontsluiten van de voorzieningen binnen de kern vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, schoolgaande kinderen etc.). Omdat veel knelpunten binnen het dorp op en om de Hoofdstraat ervaren worden, is de herinrichting van de Hoofdstraat voor de Dorpsraad zeer belangrijk. De Dorpsraad wil voor de Hoofdstraat samen met de Actiegroep Hoofdstraat Veilig, de scholen, ondernemers en aanwonenden een breed gedragen integraal ontwerp.

Het opstellen van een integraal ontwerp voor de Hoofdstraat heeft een hoge prioriteit.

Een integraal ontwerp met accenten op de kruisingen en bij de spoorwegovergang leidt tot een beter beheersbaar verkeersgedrag. De functie van de weg vanuit de categorisering (bereikbaarheid voorzieningen) past bij uitstek na herinrichting van de weg bij de Hoofdstraat. De herinrichting ter hoogte van het Pelgrimterrein sluit aan op de Hoofdstraat in noordelijke richting.

In het verlengde van de Hoofdstraat is het wenselijk de Vulcaanstraat/Beekstraat (op termijn) eenzelfde vormgeving of uitstraling te geven. Het toevoegen van bijvoorbeeld verticale elementen (bomen, verlichting, meubilair) in overeenstemming met de Hoofdstraat kan het beeld al zodanig versterken dat een totale herinrichting van de Vulcaanstraat/Beekstraat op de kortere termijn wellicht niet nodig is.



Kruising Rijksweg – Hoofdstraat

De herinrichting van de kruising van de Rijksweg met de Hoofdstraat heeft niet het gewenste effect gehad. Nog steeds is er een groot gevoel van onveiligheid. De verkeersregel installatie is bij de herinrichting verwijderd. De Dorpsraad ziet een nieuwe herinrichting van de kruising als noodzakelijk om het effect alsnog te bereiken.

Uit de ervaringen met de huidige inrichting blijkt dat het resultaat bij lange na niet is wat nagestreefd wordt. De Dorpsraad wil dan ook hoog inzetten voor een nieuwe herinrichting van deze kruising waarbij vanuit de Dorpsraad onder andere de volgende opties in beeld komen:

- Realiseren dorpsplein op de Rijksweg, grofweg tussen de Van Damstraat en de Akkerstraat, hierin opgenomen wordt. De kruisingen worden gelijkwaardig (geen voorrang voor de Rijksweg), wat past in een 30 km zone;
- Omdraaien voorrangssituatie waarbij de Vulkaanstraat/Hoofdstraat voorrang krijgt op de Rijksweg;
- Optimalisatie huidige inrichting door toevoeging van verticale elementen aan het ontwerp (korte termijn maatregel, wellicht tijdelijk);
- Kruising herinrichting met gebruik van een verkeersregelinstallatie.



Kruising Rijksweg - Hoofdstraat

Het verbeteren van zowel de objectieve als subjectieve verkeersveiligheid op de kruising van de Rijksweg met de Hoofdstraat heeft absoluut een hoge prioriteit!

Rijksweg

De Rijksweg heeft in de kern Gaanderen geen uniforme uitstraling waar het verlengde van de route in Terborg en Silvolde dit wel heeft. Door de Rijksweg eenzelfde inrichting als de Doetinchemseweg – Terborgseweg te geven, wordt de herkenbaarheid van de route versterkt. Het toepassen van verticale elementen als lichtmasten en bomen naast de weg, zorgen voor een bepaald karakter en kan een bepaalde sfeer oproepen.

Tussen de Van Damstraat en Akkerstraat kan de weg sterker afgewaardeerd worden omdat de weg hier een centrumfunctie heeft. Over dit relatief korte deel van de structuur moet het doorgaande verkeer zich meer te gast voelen omdat hier de verkeersfunctie niet boven de verblijfsfunctie gaat. Dit zou bij uitstek kunnen door het realiseren van een plein (bijvoorbeeld middels shared space). De inrichting wordt dan meer op de functie afgestemd waardoor een ander verkeersgedrag afgedwongen wordt.



Rijksweg

Daarnaast zijn maatregelen zeer gewenst bij de kruising met de Slakweg en ter plaatse van de oversteek naar de dierenweide.

Kerkstraat

De gemeente Doetinchem is bezig met de procedures om te komen tot de aanleg van de Oostelijke Randweg in Doetinchem. Als deze weg gerealiseerd is, ziet de Dorpsraad een afwaardering van de Kerkstraat mogelijk worden. Het oneigenlijk gebruik van de Kerkstraat kan het best tegengegaan worden door een fysieke knip te realiseren.

Zolang de ORW nog niet in gebruik genomen is, is het niet redelijk een dergelijk zware maatregel op de Kerkstraat te verwachten omdat deze maatregel meer verkeersdruk op de Hoofdstraat en sluipverkeer elders in het buitengebied zou kunnen veroorzaken omdat geen redelijk alternatief voor handen is. Omdat de verkeersmodellen een sterke afname op de Kerkstraat voorspellen, ziet de Dorpsraad mogelijkheden verder in te grijpen en de Kerkstraat volledig af te waarderen.

De fysieke knip is wellicht ook mogelijk door de Kerkstraat deels vorm te geven als landbouwpad. Dit wordt gezien als nadere uitwerking. De afname van het verkeer op de Kerkstraat heeft tot gevolg dat de intensiteit op de Hoofdstraat toeneemt. Dit blijkt ook uit modelbenaderingen door de gemeente Doetinchem. De herinrichting van de Hoofdstraat moet zodanig ontworpen worden dat deze toename over de Hoofdstraat afgewikkeld kan worden voor zover het intern en extern verkeer betreft. Doorgaand verkeer over grotere afstanden wordt geacht gebruik te maken voor de daarvoor bestemde provinciale – en rijkswegen.



Kerkstraat

Nieuwe infrastructuur ontsluiting sport – onderwijs – cultuurcluster

Een aantal ontwikkelingen prikkelt de Dorpsraad na te denken over de ontsluiting van het sport – cultuur – onderwijscluster. De huidige St. Jozeflocatie komt beschikbaar. Wellicht is ontsluiting vanaf de Rijksweg naar het cluster een mogelijkheid. Hiermee zou het gemotoriseerd verkeer (inclusief het bevoorradingsverkeer) de Hoofdstraat niet meer hoeven te gebruiken. De Hoofdstraat kan in dat geval nog sterker als fietsroute dienen.

De Watertapweg kan wellicht wel opgewaardeerd worden om als ontsluiting van het cluster te dienen en zo een groot deel van het gemotoriseerde verkeer te scheiden van het fietsverkeer op de Hoofdstraat. De voorspellingen vanuit het verkeersmodel Doetinchem zijn voor de intensiteit op de Hoofdstraat veelbelovend als de route via de Hulleweg – Watertapweg uitgevoerd wordt als route met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Een deel van de Hulleweg en het onverharde deel van de Watertapweg zal verhard moeten worden om deze route geschikt te maken. Kanttekening hierbij is wel dat de Watertapweg door de Ecologisch hoofdstructuur loopt. Vanuit verkeer is het oplossend vermogen wellicht groot echter, vanuit natuur en ecologie is het zeer ongewenst.



Watertapweg

Uit de inspraak op het concept masterplan is bebleken dat een ontsluiting via de Watertapweg niet op draagvlak in het dorp kan rekenen. Deze optie komt daarmee te vervallen.

De Dorpsraad ziet mogelijkheden voor nieuwe infrastructuur graag onderzocht in het verkeersrapport dat opgesteld wordt voor het realiseren van de basisscholen nabij De Pol. Op basis van deze onderzoeken kan wellicht het nut, de noodzaak en de haalbaarheid van de aanleg van nieuwe infrastructuur in beeld gebracht worden.

Maatregelen schoolroutes en -omgevingen

De locatie van basisschool Wis en Wierig en de clustering van de basisscholen Augustinus en St. Martinusschool op De Pol leidt ertoe dat alle basisschool leerlingen uit de kern samenkomen in deze omgeving. Veilige schoolroutes en schoolomgevingen zijn een must, zeker als de ontwikkelingen gerealiseerd worden.

De Dorpsraad wil de schoolomgevingen graag veiliger maken en onderzoek naar de schoolroutes uit laten wijzen of een bepaald concept toegepast kan worden. Hierbij wordt gedacht aan concepten als het Kindlint, Otcopus, Julie of soortgelijk.



Voorbeeld Julie Concept

8. Prioritering

Niet alle projecten hebben dezelfde prioriteit. De Dorpsraad realiseert zich bijvoorbeeld dat een knip in de Kerkstraat niet uitgevoerd kan worden voordat de Oostelijke Randweg gerealiseerd is. In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op enkele ontwikkelingen en een uitvoeringsprioritering uiteengezet.

Integraal ontwerp Hoofdstraat

Voor de Hoofdstraat (tussen de spoorwegovergang en de Kerkstraat) stelt de Dorpsraad in 2012 een integraal ontwerp op. Ook voor de herinrichting van de kruising Rijksweg – Hoofdstraat maakt de Dorpsraad een integraal ontwerp. Bij het opstellen van de ontwerpen zal afstemming plaatsvinden voor het aansluiten op het ontwerp van de Hoofdstraat ter hoogte van het Pelgrimterrein.

Prioritering uitvoeringsmaatregelen

De Dorpsraad hecht de meeste waarde aan uitvoering van de volgende maatregelen:

1. Aanpassen kruising Rijksweg – Hoofdstraat;
2. Herinrichting Hoofdstraat;
3. Fysieke knip Kerkstraat;
4. Aanpassen komgrensmaatregel Rijksweg;
5. Verplaatsen komgrens Kerkstraat.

Daarnaast speelt het ontwerp van de Hoofdstraat ter hoogte van het Pelgrimterrein (wegvak tussen de Rijksweg en de spoorwegovergang) en het verkeersonderzoek voor het clusteren van het basisonderwijs nabij De Pol. Deze onderwerpen zijn lopende projecten die vanuit de Dorpsraad daarom niet geprioriteerd hoeven worden.

9. Bronnen

Bij het opstellen van deze rapportage is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- Dorpsplan Gaanderen 2011;
- Ideeën uitwerkgroep Verkeer;
- Notitie Hoofdstraat Veilig (eindversie), opgesteld door de actiegroep Hoofdstraat Veilig in januari 2010;
- Input basisscholen:
 - o Verkeersplan basisschool Augustinus;
 - o Knelpunten/onveilige verkeerssituaties – Ingebracht door werkgroep verkeer, St. Martinusschool Gaanderen;
 - o Ouderraad basisschool Wis en wierig – Verslag van de werkgroep verkeersveiligheid rondom school, d.d. woensdag 16 maart 2011;
- Schetsvisie masterplan verkeer Gaanderen;
- Evaluatie van de reconstructie van de Rijksweg te Gaanderen (opgesteld door Walraad);
- Categoriseringsplan Plan gemeente Doetinchem (d.d. 2 juni 2009, opgesteld door Royal Haskoning);
- Notitie: Reactie op verkeersvragen door M. Cornelissen, gemeente Doetinchem;
- CROW publicatie:
 - o 256 – Verkeergeneratie woon- en werkgebieden;
 - o 720 – ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

10. **Inspraakreacties en eindadvies**

Het inspraaktraject heeft 18 schriftelijke reacties opgeleverd. Een deel van de reacties is persoonlijk, maar een deel ook namens een straat, buurt, de OFG, politie, gemeente of een basisschool.

Het masterplan wordt breed gedragen. De reacties zijn over het algemeen zeer positief met uitzondering van het onderdeel “mogelijke ontsluiting Watertapweg”. De ontsluiting Watertapweg stuit op bezwaren van aanwonenden maar ook van anderen. De problematiek van de hoofdwegen Rijksweg, Hoofdstraat en Kerkstraat worden in reacties bevestigd. Velen geven suggesties voor aanpassingen en uitwerkingsrichtingen. Alleen de Ondernemersfederatie (OFG) is tegen een herinrichting van het kruispunt Rijksweg/Hoofdstraat, maar dat houdt verband met de overlast door werkzaamheden. De overige insprekers zijn voorstander van herinrichting van het kruispunt en daarmee wordt ook de visie zoals opgenomen in het dorpsplan Gaanderen, bevestigd.

De werkgroep concludeert dat de reacties naar aard en aantal representatief zijn en dat het concept masterplan verkeer alleen aanpassing behoeft voor de visie op de Watertapweg als mogelijke ontsluiting voor het sport, cultuur en onderwijscluster de Pol en het noordelijke deel van Gaanderen.

Conclusie

Voorgesteld wordt de Watertapweg niet in ontsluiting op te waarderen. Wel dient dan extra aandacht te worden besteed bij de toekomstige verkeersveiligheid ten aanzien van de bereikbaarheid van de Pol en omgeving.

Advies

Gelet op de reacties kan geconcludeerd worden dat het Masterplan Verkeer Gaanderen kan rekenen op draagvlak binnen de bevolking. Geadviseerd wordt het Masterplan Verkeer Gaanderen vast te stellen met uitzondering van de verkeersontsluiting Watertapweg.

Bewoner/organisatie	Reactie	Antwoord/vervolg
Fietzersbond	Geen inhoudelijke reactie ivm opheffing bond	Geen
Basisschool Wis en Wierig	Diverse suggesties voor veiligheid omgeving school	De suggesties worden meegewogen in het op te stellen uitwerkingsplan Hoofdstraat en eventueel anderen toekomstige plannen, de suggesties worden als bijlage toegevoegd aan het masterplan.
Fam. Ruiken	Aandacht voor gevaarlijke situatie Kerkstraat	Bevestigt de noodzaak voor de visie onderdeel Kerkstraat; De suggesties worden meegewogen in toekomstige uitwerkingsplannen en als bijlage toegevoegd aan het masterplan.
Pelgrim buurt	Suggesties voor (kind)veiligheid Hoofdstraat/Akkerstraat	De suggesties worden meegewogen in het op te stellen uitwerkingsplan Hoofdstraat en toekomstige uitwerkingen. De suggesties worden als bijlage toegevoegd.
Martinusschool	Akkoord met visie Masterplan, met uitzondering van onderdeel Watertapweg, diverse suggesties herinrichting.	De suggestie wordt meegewogen in het uitwerkingsplan Hoofdstraat. De suggesties worden als bijlage toegevoegd. De visie Watertapweg vervalt.
Wolsheimer	Vragen en bezwaar tegen nieuwe ontsluiting Slakweg.	Indien deze globale ontwikkelingsvisie later tot uitwerking komt, wordt vroegtijdig aan belanghebbenden inspraak verleend. De evt. ontsluiting is mede afhankelijk van gebiedsontwikkeling omgeving Mosterdweg/Augustinus.
De Jager	Bezwaar tegen visie Watertapweg	De visie Watertapweg vervalt.
Vogelbuurt	De buurt mist concrete uitwerkingen voor de Vogelbuurt Problematiek Ferro verkeer.	Het Masterplan is een plan op hoofdlijnen, voor buurten blijft de bestaande visie 30 km zonering. Concrete toezeggingen gemeente vervallen niet. Ferroverkeer blijft aandachtspunt.
OFG Gaanderen	Stemt in met het masterplan met uitzondering van het kruispunt Rijksweg-Hoofdstraat. Bezwaar tegen opbrekingen daarmee eventueel inkomstenderving.	Tijdelijke overlast is inherent aan wegwerk. Aanpassing kruispunt wordt breed gedragen in Gaanderen, conform Dorpsplan.
Vlaar	Onderschrijft het Masterplan, voorkeur VRI op het kruispunt Rijksweg-Hoofdstraat.	De suggestie wordt meegewogen in het uitwerkingsplan Hoofdstraat en als bijlage toegevoegd.
Doornink	Onderschrijft problematiek Kerkstraat. Bezwaar tegen plan Watertapweg.	De visie Watertapweg vervalt.
Bergevoet	Onderschrijft problematiek Kerkstraat, suggesties voor aanpak.	De suggesties worden meegewogen in toekomstige uitwerkingsplannen en als bijlage toegevoegd.
Bewoners Watertapweg Anneveldt	Collectief bezwaar tegen onderdeel Watertapweg. Mist concrete uitwerkingen voor de Vogelbuurt.	De visie Watertapweg vervalt. Het Masterplan is een plan op hoofdlijnen, voor buurten blijft de bestaande visie 30 km zonering. Concrete toezeggingen gemeente vervallen niet.
Heutinck	Onderschrijft problematiek kruispunt Rijksweg-Hoofdstraat, bezwaar tegen onderdeel Watertapweg.	De suggestie wordt meegewogen in het uitwerkingsplan Hoofdstraat. De visie Watertapweg vervalt. De suggestie wordt als bijlage toegevoegd.
Gemeente, N. Everdij	Mist connectie station en fietsers Hoofdstraat	Dit kan in het gemeentelijke deel voor het uitwerkingsplan Hoofdstraat worden opgepakt.
Weijkamp	Diverse suggesties voor de inrichting Rijksweg	De suggesties worden meegewogen in het op te stellen uitwerkingsplan Hoofdstraat en eventueel anderen toekomstige plannen; De suggesties worden als bijlage toegevoegd.

Bewoner/organisatie	Reactie	Antwoord/vervolg
Gemeente, werkveld verkeer	Geen opmerkingen, helder plan, bedenkingen bij uitvoerbaarheid van onderdelen.	Bij nadere uitwerkingen zal discussie over nut en haalbaarheid plaatsvinden.
Politie, Verhoeven	Mondelinge toelichting dat onderbouwing op onderdelen wordt gemist.	Het masterplan is een visie op de doorontwikkeling van de verkeersstructuur vanuit de wensen van de bewoners van Gaanderen en uitwerking van het dorpsplan. Haalbaarheid is nader onderzoek. Op onderdelen is het effect voor het verkeer door de gemeente gecheckt met verkeersmodellen.

Bijlage: Volledige inspraakreacties

Overzicht volledige inspraakreacties
Goedemorgen Coen, In de buurt hebben we vernomen dat er in het Concept masterplan verkeer Gaanderen ook een stuk staat over het verkeer over de Watertapweg-Hulleweg i.v.m. de drukte bij de school Wis en Wierig. Op de eerste plaats stellen wij het op prijs om hiervan op de hoogte te worden gehouden wat de ontwikkelingen zijn hiervan in de toekomst. Wat ons echter niet helemaal duidelijk is is wat er precies bedoeld wordt met ontsluitingsweg, wanneer wordt die gebruikt en voor/door wie? Verharding van de weg na het bruggetje van de Watertapweg en Hulleweg zetten wij hele grote vraagtekens bij of dat wel kan? Dit is een stukje van de NS en je zit in het waterwingebied. Je reactie zien wij met belangstelling tegemoet, Familie De Jager Hogeweg 77 7011 BN Gaanderen
Hallo Koen, We kunnen ons in veel dingen vinden. Kruispunt Rijksweg/Hoofdstraat is inderdaad niet geworden wat er van verwacht mocht worden. Omgekeerd voorrang verlenen lijkt me niet de goede oplossing, verkeer van rechts voorrang? Voor de fietsers blijft het dan onduidelijk. Helaas weer verkeerslichten of een rotonde misschien? Het plan om de Watertapweg als ontsluitingsroute te gebruiken vinden wij jammer. Het enigste unieke stukje Gaanderen qua natuur zou in waarde dalen. Hier maken toch veel mensen gebruik van om rustig te kunne wandelen. Verder veel succes, Jos en Carla Heutinck
Beste Coen, Onderstaand onze reactie m.b.t. de ORW in Doetinchem en de illusie dat dit voor de Kerkstraat als sluiproute ook maar enig verschil zou maken. Ik ben zelfstandig en heb veel klanten in de gemeente Bronkhorst. Enfin in onderstaande punten ons commentaar m.b.t. één en ander. Geachte dorpsraad, Hierbij willen wij gaarne reageren op het Masterplan Verkeer zoals dit nu ter inzage ligt. Wij zijn Willie en Jolande Bergevoet en wonen aan de Kerkstraat nr. 49 A hier in Gaanderen. Hieronder vindt u onze opmerkingen: Wij geloven niet dat de aanleg van de ORW (Oostelijke Randweg) er toe zal leiden dat de verkeersintensiteit op de Kerkstraat sterk afneemt. Bestuurders van motorvoertuigen kijken met name naar de tijd die ze nodig hebben om een bepaald traject af te leggen en niet naar het aantal kilometers. De aanleg van de ORW is dusdanig gesitueerd dat het verkeer komende vanuit de richting Uft-Silvolde-Etten-Gaanderen (via Slingeparalel dan wel Rijksweg) toch eerst weer vele stoplichten (dus oponthoud) in Doetinchem moet doorkruisen alvorens de ORW te kunnen bereiken. Bovendien bevinden zich straks op

de ORW ook weer een aantal stoplichten die weer voor meer oponthoud zorgen. Al met al zullen dus vele bestuurders de route via de Rijksweg-Kerkstraat-Rekhemseweg, dan wel Kloosterlaan en daarna verder blijven rijden omdat ze het gevoel hebben dat dat sneller gaat.

De logische en snelle routes naar Zelhem, Hengelo, Keijenburg, Vorden, Velswijk lopen namelijk via de Kerkstraat in Gaanderen, vervolgens Kloosterlaan, Goorstraat, Ellegoorsestraat naar de Varsseveldseweg, en vervolgens via IJzervoorde richting Zelhem, Keijenburg, Hengelo en Vorden, eventueel Warnsveld en Zutphen.

Wil men richting Steenderen, Toldijk, Baak, eventueel Zutphen zal worden gereden via de Kerkstraat, Kloosterlaan, Goorstraat, Ellegoorsestraat, Varsseveldseweg richting Doetinchem en vervolgens de route langs de Caenstraat de Boddens Hosangstraat, de Bevrijdingsstraat langs de Bezelhorst naar de Kruisberg en dan richting Hummelo en Toldijk verder. Zo rijden zelfs veel Gaanderenaren naar het ziekenhuis in Doetinchem omdat het sneller gaat dan over de "normale route" via de Kennedylaan.

Deze routes rijd ik nl. zelf ook in die richtingen omdat deze absoluut het snelste zijn. Zelfs Tom-Tom weet dat en geeft dit als de optimale route aan.

Dus dat de ORW per etmaal 700 voertuigen over de Kerkstraat zou schelen is een illusie. Zeker als ook Tom-Tom of andere navigatie deze routes als optimaal ziet, maakt het voor de Kerkstraat compleet geen verschil of de ORW er wel of niet komt op de manier zoals die nu wordt gepland.

- Om de snelheid en de drukte op de Kerkstraat in te dammen heeft de gemeente Doetinchem indertijd de aanleg van boomspiegels, drempels en kruisingen met verhoogde attentiewaarde ter hand genomen. Met zeker niet het beoogde resultaat, in tegendeel. Wij wonen recht tegenover de kruising met de Hoofdstraat en op zeer korte afstand van de boomspiegel bij het kerkhof en de drempel bij het Meester Stapelplein. Dus wij ondervinden dagelijks de gevolgen van de uitgevoerde plannen. Er zijn inderdaad bestuurders van motorvoertuigen die beseffen dat ze in de bebouwde kom rijden en die rekening houden met de andere weggebruikers, dus hun snelheid matigen. Maar dit leidt tot irritatie bij bestuurders die van opschieten houden en lak hebben aan alle maatregelen met als gevolg dat zij tussen de kruising met de Hoofdstraat en de boomspiegel en/of de drempel in gaan halen. Het verbaast ons dat er nog geen ernstige ongelukken zijn gebeurd. Bovendien wordt er sowieso gemiddeld genomen te hard gereden op de Kerkstraat, waardoor de geluidsoverlast bij het passeren van de kruising, de boomspiegel en de drempel verschrikkelijk is. Met name wanneer een vrachtwagen of een auto met aanhanger, al dan niet geladen, in volle vaart de obstakels passeert.
- De Hoofdstraat blijft natuurlijk ook een groot probleem. We hopen echter dat er nu eerst goed wordt nagedacht over een oplossing voordat er weer zulke domme oplossingen worden bedacht zoals in 2010/2011. De drempels met de fietsstroken waren vanaf het begin dus absoluut geen oplossing. Het maakte het gebruik van de weg voor de fietsers alleen maar gevaarlijke. Automobilisten hielden vlak voor de obstakels op de fietsstrook halt zodat je als fietser gedwongen werd af te stappen. Mensen met een rolstoel konden de stroken moeilijk passeren. Wij geloven niet dat dat de bedoeling was. Bovendien kun je toch bedenken dat een strooiwagen op deze wijze geen goede gladheidbestrijding uit kan voeren. Of dat de veegwagen zo niet in staat is de zijkant, de fietsstrook dus, schoon te houden. Met de aanleg en alle herstelwerkzaamheden die in de loop ter tijd nodig waren, is er zeer veel geld weggegooid. Ze hadden dat geld beter kunnen investeren in nieuwe stoplichten op de kruising met de Rijksweg. Daarnaast zijn we bang dat wanneer straks de Martinusschool verdwenen is, het stuk Hoofdstraat tussen de Hekweg en de Kerkstraat weer een tweerichtingsweg wordt. In onze ogen is dat onmogelijk omdat dat stuk weg daar absoluut niet geschikt voor is (te smal). Als fietser heb je dan helemaal geen kans meer. Bovendien wordt het feit dat het een eenrichtingsweg is nu al regelmatig in de avonduren overtreden. Met als gevolg dat we, met name 's avonds, niet meer fatsoenlijk in de kamer kunnen zitten omdat de koplampen dan dwars door ons huis schijnen. Dat zou dan nog veel vaker het geval zijn en daar zitten we absoluut niet op te wachten.
- Tot slot nog de volgende aantekening. Ondanks herhaalde verzoeken om controle uit te oefenen op snelheidsovertredingen en gevaarlijke parkeersituaties (in bochten en op trottoirs) geeft de politie en de gemeente geen gehoor daaraan. "Dat heeft niet onze prioriteit" kregen we dan meestal te horen.

Indien gewenst zijn wij gaarne bereid één en ander mondeling toe te lichten. Graag horen wij van je als dat gewenst is.

Met vriendelijke groeten,

Willie en Jolande Bergevoet,
Kerkstraat 49 A
7011 CK Gaanderen

0315-323920

Geachte heer Stevens,

Dank voor de uitnodiging een reactie te leveren aan het concept Masterplan Verkeer Gaanderen. Normaal wordt de Fietzersbond op gemeentelijk niveau vertegenwoordigd door de lokale afdeling. In het geval van uw gemeente is deze helaas recentelijk ter ziele gegaan. De inzet van medewerkers van het landelijk bureau van de Fietzersbond om niet is niet mogelijk.

Om genoemde redenen kan de Fietzersbond dus geen bijdrage leveren aan dit traject.

Met vriendelijke groet,

Lindy Faaij
Kaderondersteuning

Fietzersbond
Postbus 2828
3500 GV Utrecht
Telefoon: 030 – 2918132 (ma,di,wo,do)

Best Coen;

Onderstaande mail kregen wij van de Dorpsraad Gaanderen.
Met betrekking tot het “Masterplan Verkeer Gaanderen” zouden wij graag het volgende aan je meegeven:

- *Veilige oversteekplaats (of zebra) Hoofdstraat-De Witstraat bij het station.*

Hier steken 4 x per dag alle fietsende kinderen over vanaf de Pelgrim buurt en ook vanaf de achter liggende wijken zoals het plan Nachtegaal.

Het is regelmatig voorgekomen dat hier gevaarlijke situaties zijn ontstaan.

Wij begrijpen dat dit gedeelte van de hoofdstraat nog in ontwikkeling is maar er zal toch echt wat moeten gebeuren om de veiligheid voor de kinderen te waarborgen.

- *Bord “Pas op kinderen!” Akkerstraat.*

In de Akkerstraat wordt erg hard gereden. Nadat auto's vanaf de 30 km zone (Rijksweg) de Akkerstraat (einde 30 km zone?) inrijden, gaat het gas erop.

Kinderen uit de buurt fietsen rondjes en spelen hier in de buurt.

In de eerste bocht wordt met name in het weekend veel geparkeerd, wat de doorgang nog gevaarlijker maakt. Wellicht kan er in de bocht een parkeerverbod komen.

Wij hopen dat we hiermee kunnen helpen bij het veiliger maken van Gaanderen.

Gr. namens de Pelgrim-Buurt.
Tim Fontein.

Van: JosvanHaag@dorpsraadgaanderen.nl [mailto:josvanhaag@dorpsraadgaanderen.nl]
Verzonden: donderdag 31 mei 2012 19:48
Aan: Ben te Boekhorst; Lidy Derksen; Henk Oosterink; Petra Pothof
Onderwerp: Fw: o.a. verkeersplan

Hallo Ben en de Dorpraadleden

Dit is het antwoord van de OFG.
Vriendelijke groet,

Jos van Haag

----- Original Message -----

From: Ben te Boekhorst
To: JosvanHaag@dorpsraadgaanderen.nl
Sent: Thursday, May 31, 2012 3:25 PM
Subject: o.a. verkeersplan

Hallo Jos, we hadden gisterenavond een bestuursvergadering en daarop hebben we naar het verkeersplan gekeken. Wij zien er weinig nieuws in staan, Volgens ons zijn deze punten reeds in een eerder stadium door de dorpsraad naar voren gebracht. Wij als ondernemers staan niet te springen om alles weer opgebroken te zien.

Op deze avond kwam ook de woestenij op de hoek Vulcaanstraat/Rijksweg bij het voormalige postkantoor ter sprake. Zou jij dat bij de dorpsraad willen aankaarten of moet de OFG hier inspringen.
groeten Ben te boekhorst

Reactie op Masterplan verkeer Gaanderen

Namens de st. Martinusschool in Gaanderen, opgesteld door de Verkeerscommissie.

Over het algemeen zijn we erg tevreden over de visie die in dit plan beschreven wordt voor ons dorp Gaanderen. Door de dorpsuitstraling te benadrukken en in te spelen op toekomstige veranderingen, moet Gaanderen een heerlijk dorp worden waar iedereen veilig kan rijden, fietsen, lopen, wonen, werken en spelen.

Als school zijnde hebben we vooral gekeken naar de gevaren die onze kinderen te voet en op de fiets tegen komen op hun weg naar school. Daarbij hebben we gekeken naar de huidige locatie van de school en de nieuwe, bij de sporthal.

Een aantal opmerkingen en ideeën:

Hoofdstraat:

De visie die is beschreven in het masterplan wat betreft de hoofdstraat vinden wij in principe prima. De Industrieweg in Terborg vinden wij een mooi voorbeeld van hoe het zou kunnen.

Wij adviseren wel om de routes voor de kinderen naar de toekomstige nieuwe brede school zo veel mogelijk door de wijken te laten lopen. Wij vrezen dat ook in een vernieuwde, veiligere hoofdstraat de fietsers als remmende maatregel gaan fungeren.

Daarbij is het wenselijk de route vanaf Gaanderen-noord, via het bosje bij Wis en Wierig, naar de sporthal als officiële route aan te merken. Deze route wordt door de Martinusschool al gebruikt als looproute naar de sporthal. Wat nog onveilig is, is het stukje door het bos en de oversteek van de Watertapweg op dit punt. Het verharderen van het gedeelte tussen Watertapweg en sporthal maakt de route af en veilig. Vooral omdat er dan ook een duidelijk zichtbare oversteek ontstaat.

Dit kan nu al gerealiseerd worden.

Gezien het voorgaande vinden wij het geen goed idee om meer verkeer via de Watertapweg naar Doetinchem te laten gaan, omdat dit deze schoolroute op dit punt gevaarlijker maakt.

Verder adviseren wij om ook een schoolroute te maken vanaf de Rijksweg naar de sporthal. Waar in het masterplan wordt voorgesteld om een weg aan te leggen vanaf de Rijksweg – Slakweg naar de sporthal, zouden wij graag alleen een fiets- en voetpad zien met een tunnel onder het spoor door om iedereen veilig aan de andere kant van de spoorbaan te krijgen, richting het sportcomplex en de brede school. Deze schoolroute heeft dan ook een begin bij de huidige oversteek over de rijksweg naar de Augustinusschool.

Kerkstraat:

De Kerkstraat is zeer onveilig. Daar hebben veel leerlingen van onze school dagelijks mee te maken. Wij vinden dan ook dat dit in het Masterplan een hogere prioriteit moet krijgen.

Graag zouden wij zien dat er tussen het stuk Steveringstraat - Hekweg een fietspad en trottoir komt, zodat ook kinderen die uit die richting komen veilig met de fiets of lopends naar school kunnen komen.

De berm verharderen zou ook helpen. Als fietsers nu moeten uitwijken, komen ze in een zachte berm terecht die ook nog een stukje lager ligt dan de weg. Dit is een zeer onveilige situatie die snel verholpen moet worden. En niet pas als de oostelijke randweg er is.

Een herhalingsbord 50 o.i.d. kan helpen het idee van buiten de bebouwde kom te rijden op dit punt, weg te nemen.

Onze dank aan iedereen die dit plan mogelijk maakt. Op naar een veilig Gaanderen.

Geachte heer Stevens,

Ik heb het masterplan voor Gaanderen bekeken.

Over het algemeen ziet het er goed uit.

Ik heb 2 opmerkingen.

De verplaatsing van de komgrens op de Kerkstraat lijkt mij een prima idee.

Vwb de herinrichting van het kruispunt Hoofdstraat-Rijksweg, zou mijn voorkeur uitgaan naar een verkeersregelininstallatie.

Mvg,
Gerard Vlaar
Gaanderen

Geachte heer Stevens,

In de krant en op de website van de dorpsraad zag ik dat jullie graag suggesties van burgers willen hebben tav de verkeersveiligheid.

Ik woon aan de Rijksweg ter hoogte van St. Jozef. Dagelijks maak ik dus het verkeer mee op deze weg.

Hieronder enkele voorstellen/suggesties ter verbetering van de verkeerssituatie op de Rijksweg.

1. Handhaving: structurele controle van de 30KM vooral buiten de spijstijden is noodzakelijk.
2. Daar waar de 30KM begint dit duidelijker aangeven middels een voelbare verhoging/drempel/bobbel op de weg en tevens duidelijk op de weg "30" laten afdrukken met witte verf.
3. De 30KM eerder laten beginnen, voor de toegang tot St. Jozef, bijvoorbeeld al na de Vulcaanstraat.
4. Doorgaand verkeer ontmoedigen; omleiden via de Vulcaanstraat, dus niet door Gaanderen te sturen.
5. Meer Zebrapaden. Bij de toegang van St. Jozef en bij de toegang tot de Augustinus school en ter hoogte van slager Vreeman een Zebrapad aanleggen.
6. Kruispunt Rijksweg/Hoofdstraat: hier rotonde maken met voorrang fietspad separaat eromheen. Hiervoor een stuk grond van het plein Ganderije gebruiken. Veiligheid gaat voor parkeren, plantsoen en een waterval kunstwerk.
- Of verkeerslichten terugplaatsen en laten werken gedurende de spijstijden en schooltijden.
7. Zijwegen van de Hoofdstraat inrichten als 1 richtingswegen voor gemotoriseerd verkeer. Bijvoorbeeld zodat men vanaf de Hoofdstraat alleen nog maar rechtsaf een zijweg kan inrijden.

Met vriendelijke groeten,
Harry Weijkamp
Rijksweg 89
7011 DS Gaanderen

Geachte heer Stevens,

Met belangstelling heb ik het Masterplan Verkeer Gaanderen gelezen, vooral wat over de Rijksweg is geschreven.

In tegenstelling tot eerdere plannen en uitvoeringen hoop ik dat bij realisatie van dit Masterplan wél datgene wordt bereikt wat beoogd word, met uitzondering van

Wat mij deze reactie doet ontlokken is de onderbroken gele pijl vanaf de driesprong Rijksweg-Slakweg in noord-noord-oostelijke richting is getekend in Tekening 4 op bladzijde 18 van het Masterplan.

In de tekst van het plan kom ik nergens een verwijzing tegen naar die pijl of een verklaring daarvoor (met uitzondering dan van de legenda bij die tekening: 'mogelijke ontsluitingsweg').

Uitgaande van de gebruikte term en de omschrijving daarvan op bladzijde 6, denk ik dat bij realisatie van die pijl die weg er technisch en qua omvang gelijk komt uit te zien als de Rijksweg voor het gedeelte dat die ook als ontsluitingsweg is bestempeld.

Met dat beeld voor ogen vraag ik me het volgende af:

- wat wordt beoogd met de ontsluitingsweg vanaf de driesprong Rijksweg-Slakweg
- wat moet in de richting van (of vanuit) de pijl ontsloten worden. Er is m.i. nu vanuit de driehoek Spoorwegovergang Hoofdstraat – Kruising Rijksweg/Hoofdstraat – Driesprong Rijksweg/Slakweg nauwelijks een verkeersaanbod vanuit bewoning/bedrijven aanwezig dat de aanleg van een ontsluitingsweg van het formaat huidige Rijksweg rechtvaardigt, laat staan wanneer St. Jozef daar ook uit is vertrokken en de Augustinusschool. Nieuwe bestemmingen zijn ook nog niet aan te geven of te verwachten staat te lezen op bladzijde 13.
Ontsluiting van het bedrijventerrein Akkermansweide misschien? Zo min mogelijk (zwaar) vrachtverkeer richting centrum lijkt mij juist beter in het plan passen.
- is dan een nieuwe spoorwegoverweg voorzien om verkeer vanuit Noord Gaanderen dan hierlangs te geleiden. Lijkt mij weinig realistisch. Afstroming via de Watertapweg lijkt mij dan de betere optie.
- wat blijft er in dit plan over van het bos (is als een natuurontwikkelingsgebied in het bestemmingsplan bestempeld) tegenover de Slakweg en wat zijn de gevolgen voor de manege?
- als deze weg wordt gerealiseerd voorzie ik een waardedaling van mijn woning, doordat er dan aan de voorzijde en aan de zijkant een ontsluitingsweg van redelijk formaat en dito verkeersbelasting ligt.
Hoe wordt daar mee omgegaan?

Kan al aangegeven worden of, en zo ja, wanneer de reacties op dit plan worden besproken in de Dorpsraad? Ik wil daar graag over geïnformeerd worden.

Ik zie jullie reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Gerbert Wolsheimer
Rijksweg 43
7011 DR Gaanderen

Hoi Coen,

Hierbij een (als officieel te beschouwen) reactie van Peter Doornink (groepsaccommodatie De Bongerd, Kerkstraat) op het Verkeersplan.

Groet,
Rik

Van: P. Doornink [<mailto:doornink@telfort.nl>]
Verzonden: maandag 4 juni 2012 12:12
Aan: 'Rik Hulshof'
Onderwerp: RE: Visie op verkeer Gaanderen ter inzage

Dag Rik,

Bedankt voor de info.

Voor ons is op de eerste plaats het verminderen van de snelheid van het verkeer op de kerkstraat van belang. Zeker bij inhalend verkeer ontstaan er bij onze uitrit soms gevaarlijke situaties. Ik weet ook niet goed hoe we dat zelf kunnen verbeteren. De heg (deels) weghalen is uit landschappelijk oogpunt ook geen aanrader. Als een 'knip' helpt vind ik het prima. Maar als ik het rapport goed begrijp gaat dit nog wel een paar jaar duren. Voor landbouwverkeer is voldoende ruimte in/om/bij de knip overigens wel van belang lijkt me.

Het verharden van de watertapweg/hulleweg is in mijn optiek doodzonde, het is een prachtig stukje vlak bij het dorp, moet je vooral zo houden. Zeker met de te verwachten krimp in de aantallen bewoners is meer asfalt niet altijd nodig.

Vriendelijke groet,
Peter

Geachte heer Stevens,

Na het doorlezen van het Masterplan Verkeer Gaanderen valt mij weer een ding specifiek op.

Er wordt met geen woord gerept over de "Vogelbuurt" en dan met name de Langstraat. Deze weg wordt, net als het verlengde dat overgaat in de Akkerstraat, ook als sluiproute gebruikt. Het zijn voornamelijk vrachtauto's met bestemming Ferro die hier gebruik van maken. Sinds de verbouwing van het oude Heto-terrein klaar is is de situatie weer net als voorheen, er wordt vanaf de kant van de Rijksweg veel te hard gereden en ook wordt er (bijna) geen voorrang gegeven.

Wij als verkeerscommissie hebben hierover in het verleden al vaker contact met de gemeent en u hierover gehad. Er zouden een aantal maatregelen genomen worden, oa meer snelheidscontroles, maar deze zijn niet of nauwelijks uitgevoerd. Het gevoel van "in het verdomhoekje" zitten neemt weer toe. Dit gevoel wordt alleen maar versterkt na het lezen van het reeds genoemd Masterplan. Ook mensen in de "Vogelbuurt" krijgen geen gevoel van rust en veiligheid zoals u in uw plan nastreeft.

Ik mag toch hopen dat er ook voor onze buurt meegedacht wordt aan een oplossing?

Ik hoop dat ik een reactie uwerzijds mag verwachten, dit kan ook maandag 04 juni. Dan ben ik bij de vergadering van de dorpsraad aanwezig en zal ik de nu geuite kritiek ook aan deze raad uiten.

Met vriendelijke groeten,
Marcel Anneveldt (namens de verkeerscommissie Vogelbuurt).

Geachte lezer,

hierbij de schriftelijke motivatie over 'de Vogelbuurt', met name de Langstraat.

Zoals reeds bekend is er al wel het een en ander ten goede veranderd aan de Langstraat. Zo is het trottoir veel beter toegankelijk en is de verdere inrichting echt een vooruitgang. De belangrijkste reden voor deze verandering, de snelheid en veiligheid, is echter helaas nog niet gewaarborgd.

Gedurende de verbouwing van 'de oude Heto' was er een duidelijk waarneembare afname van het aantal verkeersdeelnemers. De deelnemers die wel door de Langstraat reden deden dit wel op een zeer aangename wijze. Er werd minder hard gereden en het aantal vrachtauto's en landbouwwerkvoertuigen was een stuk lager. Kortom er heerste sinds lange tijd onder de bewoners een veilig gevoel. Helaas is dit gevoel weer weg. De verbouwing is klaar en het is weer hetzelfde liedje als voor die tijd. Er wordt weer hard gereden, het aantal vrachtauto's neemt weer toe en ook de landbouwvoertuigen rijden weer door de straat heen.

Natuurlijk mag iedereen door onze straat rijden maar dan wel op een verantwoorde manier. Verkeer dat vanaf de Rijksweg komt en richting Akkerstraat rijdt behoort verkeer van rechts voorrang te geven. Dit gebeurt zelden, het gevolg is tot nu toe alleen nog maar "bijna" ongelukken. Ook het sluipverkeer richting fabriek Ferro neemt weer toe, logisch want dit is de enige toegangsweg zonder verkeersbelemmerde maatregelen (die zijn wel aanwezig op de Bloemenweg en de Kerkstraat).

Dit soort situaties zijn bekend bij de gemeente, om dit te voorkomen zou er regelmatig een snelheidscontrole gehouden worden. Althans dit is de afspraak die gemaakt is tussen de verkeerscommissie "Vogelbuurt"/Gemeente Doetinchem/wijkagent. Maar onder regelmaat versta ik niet 1x per 3 jaar maar wat vaker, wat overigens ook afgesproken is.

Al met al is er vooruitgang geboekt, maar nog niet zoveel als beoogd was. Daarom vind ik het onbegrijpelijk dat deze buurt, met name de Langstraat, niet in het Masterplan is opgenomen. Er staan goede zaken in dit plan maar ik vind dat ook het bovengenoemde daarin thuis hoort. Waarom wel de Beekstraat, terwijl daar al diverse verkeersbelemmerde maatregelen genomen zijn, en niet de Langstraat? Waarom maakt men zich druk om de locatie van het bordje "Gaanderen" vanaf het Onland gezien, en niet over de Langstraat? Dit zijn slechts 2 voorbeelden uit het Masterplan die in mijn opinie van ondergeschikt belang zijn. Want de bewoners van de Langstraat, en ook 'de Vogelbuurt', voelen zich niet meer veilig. Ook onze nieuwe burens die wonen in 'Op Stap', en een risicogroep vormen wat verkeersveiligheid betreft, voelen zich niet veilig met dat langsrazende verkeer.

Ik hoop u zo voldoende stof tot nadenken te hebben gegeven, waardoor u kijk op de verkeersveiligheid veranderen zal en de Langstraat ook in het Masterplan wordt opgenomen.

Met vriendelijke groeten,

Marcel Anneveldt
Langstraat 20
7011 DD Gaanderen

PS Mocht u daar behoefte aanhebben dan kan ik u een rapport sturen van 3VO over de 'verkeersveiligheid' in de Langstraat.

Beste Mensen van de werkgroep Verkeer en Dorpsraad,

Op basis van het 'Masterplan Verkeer Gaanderen' vinden ondergenoemde gezamenlijke bewoners de ontsluiting van het sport-onderwijs-cultuurcluster met gemotoriseerd en bevoorradingsverkeer via de Hulleweg-Watertapweg een ongewenste ontwikkeling. Wij zien toename van het aantal passerende auto's en vrachtauto's (ook 's avonds en in het weekend) als een vermindering van de kwaliteit van ons woonklimaat doordat rust en veiligheid van ons en onze kinderen zal verminderen. Daarnaast wordt de Watertapweg door ons en vele anderen uit Gaanderen gebruikt als uitloopgebied om, te joggen, te wandelen, de hond uit te laten, te fietsen en te rijden met paard of pony. Kortom: het 'kwetsbare langzaam verkeer dat hoge prioriteit verdient' volgens het Dorpsplan op blz 34 en dat op andere locaties in Gaanderen gescheiden dient te worden van gemotoriseerd verkeer zou met deze ontwikkeling niet die prioriteit krijgen die het verdient.

Ook zijn wij van mening dat deze ontwikkeling op gespannen voet staat met de wens de omliggende natuur te behouden en uit te breiden aansluitend bij de geografische ligging (zoals dat verwoord staat in het Dorpsplan op pagina 25 onder 'Visie' en op pagina 27 onder 'Natuur').

Fam. Booiman-Verboom, Watertapweg 118

De heer Besselink, Watertapweg 120

Fam. Koo, Watertapweg 141

Fam. Scholten, Watertapweg 147

Fam. de Jager, Hogeweg 77

Fam. Heezen, Binnenweg 6

Fam. van Drie Remesal, Binnenweg 13^a

Noot opsteller: Tijdens overleg met burens bleek dat niemand op de hoogte is gesteld van dit plan terwijl zij belanghebbende zijn. Ondergetekende heeft mensen benaderd van Watertapweg en Binnenweg. Voor een goede afweging zouden aanwonenden a/d Hulleweg die mogelijk ook niet op de hoogte zijn, hierover eerst geïnformeerd dienen te worden.

Met vriendelijke groet,

Co van Drie (06-22 21 27 67)

Hallo Coen,

Ik ga / ben er mee aan de slag.

Wel 1 opmerking over het masterplan: ik zie nergens de connectie met het station. Dit is voor veel fietsers toch een belangrijk doel?

Met vriendelijke groet,
Nard Everdij

gemeente Doetinchem

Beste Coen,

Hierbij willen wij als OR van Wis en Wierig graag reageren op het Masterplan Verkeer Gaanderen. Het is goed dat er zoveel aandacht is voor de verkeersveiligheid in ons dorp. Op twee zaken willen wij graag nader ingaan.

Rondom school

Wij hebben een werkgroepje gevraagd te adviseren over de verkeersveiligheid rondom school. Van hun advies is weinig terug te vinden in het Masterplan, terwijl een aantal zaken direct betrekking heeft op de toekomstige toegangsweg naar de Brede School.

Watertapweg

Wij zijn minder blij met de opwaardering van de Watertapweg tot ontsluitingsweg. De opwaardering zal meer verkeer genereren en/of ten koste gaan van groen/natuur.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Namens Wis en Wierig.

Met vriendelijke groet,

Ferdinand van Aken

Ouderraad Wis en wierig

Eénmalige werkgroep verkeersveiligheid rondom school

Datum: woensdag 16 maart 2011

Deelnemers: Eli Winters, Marleen Rysavy, Peter Doornink en Rik Hulshof

nr.	knelpunten	oplossingsrichting
0	<u>Algemeen</u>	In opmars is het concept schoolzone, zie bijvoorbeeld http://www.heemstede.nl/Smartsite.shtml?id=89238 . De schoolzone is op een speelse manier aangeduid om de aandacht van automobilisten vast te houden.
1	<u>Watertapweg thv school</u> Auto's, fietsen en voetgaande kinderen door elkaar heen. Kleine kinderen lopen achter auto's langs en worden niet gezien door achteruit rijdende auto's.	Voorkom parkeren door ouders hier. Maak een paar (precies voldoende) parkeerplaatsen voor leerkrachten (aan te geven door bordjes) en invaliden. De overbodig parkeerplaatsen (in het zand) beplanten of onbereikbaar maken. Maak verder het parkeren onmogelijk. Voorkom wildparkeerders. Aangezien bijna alle ouders die momenteel hier parkeren van ten zuiden van de school komen, scheelt dit autoverkeersbewegingen rondom de school in de spits, omdat ouders moeten parkeren bij De Pol (niet omdat dit zo bepaald is, maar wij zijn hier daadwerkelijk ook een voorstander van). Geleid de verkeersstromen op herkenbare wijze. Voeg de uitgangen van het kleuterplein met die van het bovenbouwplein samen en maak één oversteekplaats (zebrapad) richting de Frans Roesstraat bij een ruime stoep ter hoogte van de school. Maak een trottoir (ten noorden van) het (file)parkeren.
2	<u>Frans Roesstraat bij Watertapweg</u> Door geparkeerd staande auto's is er geen overzichtelijke situatie voor jonge fietsers en voetgangers.	Verbied parkeren in de eerste 20 meter van de Frans Roesstraat. In verband met het beter scheiden van verkeersstromen maak een zebrapad zo dicht mogelijk bij de school over de Frans Roesstraat voor voetgangers in oostelijke richting naar de Hoofdstraat.
3	<u>Kruispunt Watertapweg-Hoofdstraat</u> Geen opmerkingen.	Geen opmerkingen.
4	<u>Obstakel Hoofdstraat</u> Verkeersremmer/obstakel staat te dicht bij het kruispunt Watertapweg/Hoofdstraat. Dit levert lastig op te lossen verkeersopstoppen op. Ouder en kind kunnen niet naast elkaar fietsen op het fietspad. Bakfietsen en fietskarren kunnen met moeite over het fietspad.	Verplaatsen obstakel/verkeersremmer. Verwijderen paaltjes van het obstakel.

5	Kruispunt Wamersstraat-Hoofdstraat-Hogeweg Gevaarlijk en waarschijnlijk meestgebruikte kruispunt. Vanuit zuidelijke richting op de Hoofdstraat linksaf slaan richting de Hogeweg gebeurt erg veel. Voor kinderen is het lastig naar achter kijken en dan linksaf sturen. Afdeling aanwezig door andere kinderen. Remmen is voor fietsende kinderen niet gewenst, want dan sta je stil op een kruispunt. Ook veel fiets en loopverkeer vanuit de Wamersstraat naar de Hogeweg.	Bring een plateau aan op het kruispunt. Of duid het kruispunt aan door een markering (blokken of kleurverschil). Maak hier 3 zebrapaden, ook om markering te benadrukken. Blokken, haaiantanden of schoolzonemarkeringen (zie punt 0) zijn ook goed.
6	Kruispunt Pelgrimstraat-Hoofdstraat Parkeerplaatsen van Bongers-Jansen op een vreemde plaats op een hoek van een druk kruispunt. Veel fietsverkeer op deze plek, niet alleen van W&W, maar met name van sportcomplex/cultureel centrum.	
7	Uitrit De Pol in bocht Pelgrimstraat Onoverzichtelijk kruispunt. Niet helder of de toegangsweg naar De Pol een uitrit is. Niet duidelijk wat de doorgaande weg is. Kinderen rennen vanuit zuidelijke richting naar de school, zijn afgeleid door vriendjes aan de overkant van de weg en steken dit onoverzichtelijke kruispunt over.	Gesprek aangaan met de woning op de hoek om hoge bomen in de tuin te verkleinen. Maak duidelijk welke weg een uitrit is en wat de doorgaande weg is. Bijvoorbeeld met behulp van wegmarkeringen zoals haaiantanden.

