

Door of om Weerselo?

Ontwerpplan in hoofdlijnen voor verbetering van de
traverse N343 door Weerselo

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
2	Huidige situatie	5
2.1	Beschrijving traverse	5
2.2	Verkeerssituatie	7
2.3	Geluid en luchtkwaliteit	14
2.4	Landschap en wegbeeld	16
2.5	Leefbaarheid	16
3	Probleem- en doelstelling	18
3.1	Probleemstelling	18
3.2	Doelstelling	18
4	Rondom Weerselo	19
4.1	Landschap en cultuurhistorie	19
4.2	Natuur	21
4.3	Waterhuishouding	23
4.4	Wonen en werken	24
4.5	Recreatie en toerisme	25
5	Mogelijke oplossingen	26
5.1	Herinrichting traverse	26
5.2	Rondweg West	31
5.3	Rondweg Oost	33
6	Inpassing van de oplossingen	35
6.1	Herinrichten traverse	35
6.2	Natuur- en landschapsschets Rondweg West / Rondweg Oost	35
7	Vergelijking van de oplossingen	42
7.1	Probleemoplossend vermogen	43
7.1.1	<i>Verkeersveiligheid</i>	43
7.1.2	<i>Leefbaarheid</i>	45
7.2	Gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling /verkeerskundige structuur	47
7.3	Gevolgen voor landschap en natuur	48
7.3.1	<i>Landschap</i>	48
7.3.2	<i>Natuur</i>	48
7.4	Gevolgen voor waterhuishouding en functie beeklopen	49
7.5	Kosten	50
7.6	Samenvatting	50
7.6.1	<i>Verkeersveiligheid/leefbaarheid</i>	51
7.6.2	<i>Ontwikkeling Weerselo</i>	51
7.6.3	<i>Landschap en natuur</i>	52
7.6.4	<i>Waterhuishouding</i>	52
7.6.5	<i>Ruimtebeslag en (bijkomende) kosten</i>	52
7.6.6	<i>Samenvattende tabel</i>	53
8	Verdere procedure	54
8.1	Inspraak	54
8.2	Planning	54

8.3	Planologische procedures	54
8.4	Overig	54

Bijlagen 55

Bijlage 1: Ruimtelijk ontwerp traverse

Bijlage 2: Reactie van het Waterschap Regge en Dinkel

Figuren en tabellen:

Figuur 1: Plattegrond Weerselo.....	6
Figuur 2: Alle ongevallen N343 traverse Weerselo (2000-2002).....	8
Figuur 3: Etmaalintensiteiten gemotoriseerd wegverkeer in 2000.....	11
Figuur 4: Prognose etmaalintensiteiten gemotoriseerd wegverkeer in 2010.....	11
Figuur 5: Gegevens kentekenonderzoek 1997 (avondspits).....	12
Figuur 6: (Genormaliseerde) beeklopen omgeving Weerselo.....	23
Figuur 7: Wegbeelden herinrichten traverse.....	27
Figuur 8: Tracé Rondweg West.....	31
Figuur 9: Tracé Rondweg Oost.....	33
Figuur 10: Ligging Rondweg West en Rondweg Oost.....	35
Figuur 11: Landschappelijke inpassing Rondweg West.....	37
Figuur 12: Landschappelijke inpassing Rondweg Oost.....	39
Tabel 1: Toetsing onveiligheid binnen de bebouwde kom aan kentallen.....	9
Tabel 2: In-en uitstapgegevens buslijn 66 (gemiddelde aantallen).....	13
Tabel 3: Geluidsbelasting traverse Weerselo.....	15
Tabel 4: Doorrijtijden v/d oplossingen.....	42
Tabel 5: Samenvatting verkeersveiligheid en leefbaarheid.....	47
Tabel 6: Samenvatting ruimtelijke ontwikkeling en verkeerskundige structuur Weerselo.....	48
Tabel 7: Samenvatting landschap en natuur.....	49
Tabel 8: Samenvatting waterhuishouding.....	50
Tabel 9: Kostenraming varianten.....	50
Tabel 10: Samenvattende tabel.....	53

1 Inleiding

Op 28 oktober 1998 hebben Provinciale Staten van Overijssel het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (P.V.V.P.) vastgesteld. In het P.V.V.P. is aangegeven dat het provinciale beleid is gericht op het nastreven van een fundamentele aanpak van de verkeersveiligheid om daarmee te bewerkstelligen dat het aantal doden en gewonden in het verkeer in 2010 ten opzichte van 1986 met 50% respectievelijk 40% daalt.

Om deze doelstelling te realiseren zal het verkeer duurzaam veilig moeten worden. Daartoe worden veilig verkeersgedrag, het gebruik van veilige vervoermiddelen en een veilige ruimtelijke ordening en infrastructuur bevorderd. Eén van de middelen om deze doelstelling te bereiken is het verbeteren van de verkeersveiligheid op de provinciale traversen.

In het P.V.V.P. zijn de provinciale traversen naar prioriteit ingedeeld. De prioriteitstelling is tot stand gekomen door weging van de verkeersveiligheidssituatie van de afgelopen 5 jaar, de barrièrewerking (de mate waarin een traverse een dorp voor het gevoel in tweeën deelt), gekoppeld aan de intensiteiten en het aandeel doorgaand verkeer. Zowel de verkeersveiligheidssituatie als de barrièrewerking zijn bepalende factoren voor de leefbaarheid rond traversen. Op basis van deze prioriteiten valt de traverse Weerselo binnen de top 10 van aan te pakken provinciale traversen. Geconstateerd is dat de prioriteit van de traverse Weerselo het gevolg is van zowel de barrièrewerking als de verkeersonveiligheid op dit wegvak.

De traverse is opgenomen in het planstudieprogramma van het Uitvoeringsprogramma P.V.V.P. Overijssel (UPO) (2001-2004 en volgende).

In het voorliggende Ontwerpplan in Hoofdlijnen wordt onderzoek gedaan naar verschillende oplossingen voor de huidige problematiek van de traverse door Weerselo.

Voor dit onderzoek is door de provincie een projectteam samengesteld, waarin ook de gemeente Dinkelland is vertegenwoordigd. Bij deze planstudie is onder meer gebruik gemaakt van de evaluatie van het provinciale beleid inzake de traversen (Provincie Overijssel, 2001), intensiteitonderzoeken, kentekenonderzoeken, geluids- en luchtkwaliteitsberekeningen, landschap- en natuurrapportages, een belevingsonderzoek onder bewoners, etc.

Ten behoeve van de planvorming is er in november 2002 een brainstormavond gehouden met een vertegenwoordiging van betrokken organisatie uit Weerselo. Hierbij zijn aanwezige knelpunten, mogelijke oplossingen en de voordelen en nadelen daarvan geïnventariseerd.

In mei 2003 zijn de vorderingen van het projectteam tijdens een nieuwe informatieavond gepresenteerd en toegelicht aan de betrokken organisaties en overige aanwezigen. Eerder (in 1997) is er enige malen overlegd met de (toenmalige) overleggroep Bisschopstraat. Ook de resultaten hiervan zijn bij het opstellen van dit Ontwerpplan in Hoofdlijnen gebruikt.

Op basis van verkeerskundige onderzoeken (o.a. gericht op intensiteiten en doorgaand verkeer), de resultaten van de genoemde bijeenkomsten, een tracéstudie naar de gevolgen voor natuur en landschap, etc. zijn in dit plan drie varianten beschreven en met elkaar vergeleken:

- Het herinrichten van de bestaande traverse door Weerselo;

- Een rondweg aan de westkant van het dorp;
- Een rondweg aan de oostkant van het dorp.

De varianten zijn beoordeeld op een breed scala van criteria. De voorliggende planstudie resulteert in een samenvattende beoordeling vanuit verschillende invalshoeken. Er wordt echter geen voorkeur uitgesproken op basis van alle invalshoeken gezamenlijk. De keuze van een voorkeursvariant ten behoeve van de inspraak zal berusten op een bestuurlijke afweging. Deze afweging is niet in het voorliggende plan opgenomen.

Leeswijzer:

Het ontwerpplan is verder als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 is de huidige situatie van de traverse beschreven. Daarbij wordt onder andere gekeken naar de verkeerssituatie, het wegbeeld en de leefbaarheid. In deze beschrijving komen de knelpunten in de huidige situatie duidelijk naar voren.
- In hoofdstuk 3 wordt de probleem- en doelstelling van dit onderzoek geformuleerd. De probleemstelling is in feite de vraag waarop dit onderzoek antwoord dient te geven. De doelstelling vermeldt wat beoogd wordt te bereiken met het realiseren van de oplossing.
- Omdat een eventuele rondweg van invloed is op de omgeving van Weerselo, wordt in hoofdstuk 4 een beschrijving van dit gebied gegeven. Hierbij wordt o.a. gekeken naar het landschap en de natuur in de omgeving van Weerselo.
- Hoofdstuk 5 beschrijft een drietal mogelijke oplossingen voor de probleemstelling. Naast het herinrichten van de bestaande weg, wordt gekeken wat de mogelijkheden zijn voor het aanleggen van een rondweg om Weerselo. Hierbij wordt rekening gehouden met de kenmerken van de omgeving zoals in hoofdstuk 4 omschreven.
- In hoofdstuk 6 wordt de (landschappelijke) inpassing van zowel het herinrichten van de traverse als van de beide rondwegen behandeld. Dit gebeurt hoofdzakelijk middels kaarten / schetsen.
- In hoofdstuk 7 worden de 3 varianten met elkaar vergeleken. Hierbij wordt er gelet op de gevolgen voor o.a. veiligheid, leefbaarheid, natuur, waterhuishouding ten opzichte van de huidige situatie. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk is een globale samenvatting opgenomen van de gemaakte vergelijking.
- Hoofdstuk 8, tot slot, bevat een aantal aspecten die van belang zijn bij het vervolg van dit project.

2 Huidige situatie

2.1 Beschrijving traverse

De traverse Weerselo is onderdeel van de N343 Oldenzaal–Slagharen en is bij de categorisering van het wegennet (PVVP), in het kader van Duurzaam Veilig, aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg A. Dit betekent dat de stroomfunctie primair is ten opzichte van de verblijffunctie en dat de inrichting van de weg hierop moet worden aangepast. Het wegvak tussen beide bebouwde komgrenzen heeft een lengte van 1800 meter en heeft een snelheidslimiet van 50 km/uur. De traverse is een voorrangsweg, er sluiten ca. 11 gemeentelijke wegen op aan. De traverse is voorzien van openbare straatverlichting, ANWB-bewegwijzering en markering en bebakening volgens daarvoor geldende richtlijnen.

Beschrijving wegverloop (tussen bebouwde komgrenzen).

Komend uit de richting Tubbergen over de Bisschopstraat (de provinciale weg) is er de eerste 950 meter (vanaf de Bornsestraat) een parallelweg aanwezig, dit is de Abdijweg. De parallelweg loopt door tot aan de Ittersbergstraat. Over dit stuk maken de fietsers gebruik van de parallelweg. Er is een fietsoversteek naar Het Stift (Schoolweg/Vicariweg). Na de kruising met de Weerselerveldweg is er een vrij liggend fietspad aan de westkant van de Bisschopstraat. Na de kruising met de Sint Remigiusstraat ligt er een vrij liggend fietspad aan beide zijden van de provinciale weg. Vanaf de oversteekvoorziening bij de Echelpoelweg is het fietspad aan de oostzijde van de Bisschopsstraat toegestaan voor beide richtingen. Dit is gedaan om fietsers in zuidelijke richting (vooral scholieren richting Oldenzaal) een goede aansluiting te geven op de (parallel-)weg vanaf de kruising met de Deurningerstraat. Deze weg ligt aan de oostzijde van de N 343 en vormt het begin van de route voor langzaam verkeer richting Oldenzaal. Tussen de Holtwijkerstraat en de Deurningerstraat is een asverspringing aangebracht (1995). De kruisingen met gemeentelijke wegen zijn gelijkvloers en deels voorzien van middengeleiders.

Onderwerp van voorliggende studie is het gedeelte van de traverse tussen de kruising met de Bornsestraat en de kruising met de Deurningerstraat. Deze beide kruisingen liggen iets buiten de bebouwde komgrenzen.

Het wegbeeld op de traverse in Weerselo is betrekkelijk druk. Kort achter elkaar liggen veel voorzieningen (voornamelijk in- en uitritten en zijstraten, maar bijvoorbeeld ook een benzinestation) die aandacht vragen van de weggebruikers. Hierdoor ontstaat een hoge cognitieve taakbelasting voor verkeersdeelnemers. De verkeersdeelnemer moet als het ware voortdurend alert zijn.¹ In het centrum van het dorp is aan beide zijden van de traverse sprake van vrij dicht op het wegvak staande bebouwing. Deze bebouwing is meestal door voetpaden en fietspaden van de hoofdrijbaan gescheiden. Aan de westzijde van de traverse zijn naast enkele winkels en horecagelegenheden ook het bedrijventerrein en het sportcomplex gesitueerd. De andere voorzieningen zoals kerk en scholen zijn gevestigd aan de oostzijde van de weg. Aan deze zijde is tevens de meeste (woon)bebouwing gesitueerd.

1 Bron: Verkeersveiligheid provinciale traversen Overijssel, Traffic Test bv (2001)

In onderstaand kaartje is globaal aangegeven waar zich op relevante locaties woonhuizen, winkels, bedrijven en horeca bevinden langs de traverse.



Figuur 1: Plattegrond Weerselo

Inmiddels is de regel 'bromfiets op de rijbaan' ingevoerd en bevinden bromfietzers op een groot gedeelte van de traverse zich nu op de rijbaan. Ter hoogte van de parallelweg rijdt de bromfietser op de parallelweg.

Langs een gedeelte van de traverse is weinig of geen bebouwing aanwezig. Dit levert in combinatie met de relatief grote breedte van de weg een erg open en toegankelijk beeld op.

Zoals uit het voorgaande blijkt, is er op de traverse Weerselo geen sprake van een eenduidig wegbeeld, daarnaast is er door de vele 'dwarsverbindingen' (zijwegen, verbinding naar parallelwegen, uitritten, parkeerstroken) een complexe situatie ontstaan. Dit en nog een aantal andere aspecten (snelheid, soms gebrekkig zicht, etc.) zorgen ervoor dat de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid op de traverse voor verbetering vatbaar zijn.

2.2 Verkeerssituatie

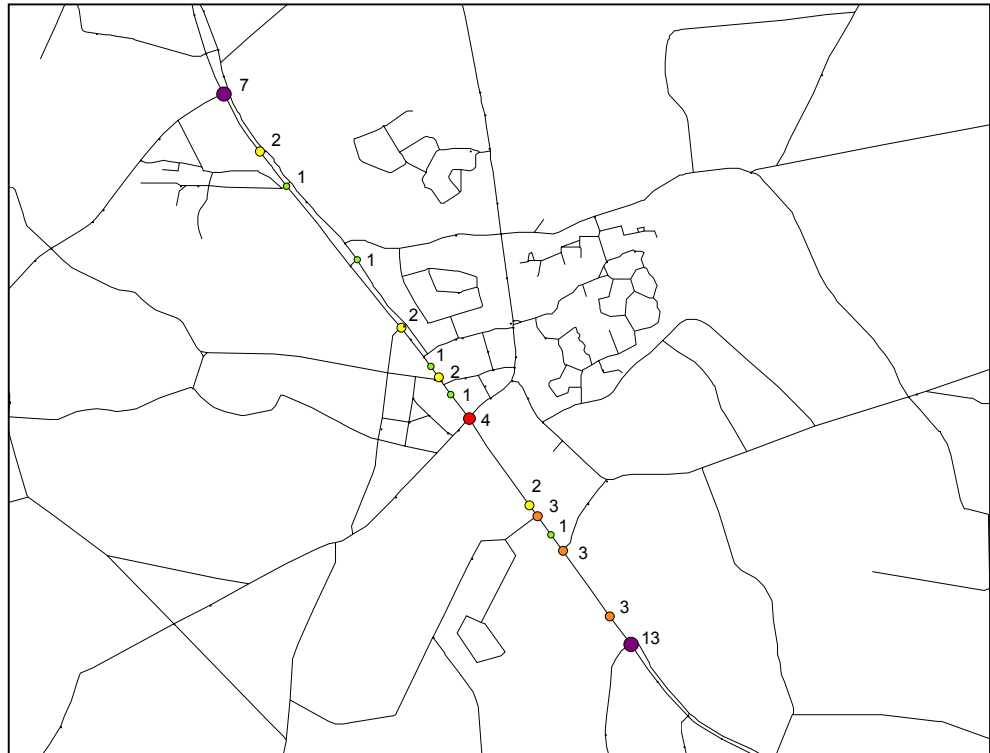
Verkeersveiligheid

Voor de analyse van de verkeersveiligheid op de traverse is gebruik gemaakt van de ongevalgegevens in de periode 2000-2003. Naast deze analyse is met betrekking tot de verkeersveiligheid ook 'verder' teruggekeken door gebruik te maken van het rapport 'Verkeersonveiligheid provinciale traversen Overijssel, Een diepteanalyse' [TT02-015] dat is gebaseerd is op gegevens uit de periode 1993-2000.

Uit ongevalgegevens blijkt dat zich op de traverse (inclusief de kruisingen met de Bornsestraat en de Deurningerstraat) in de periode 2000 tot en met 2003 in totaal 46 ongevallen hebben voorgedaan. Dit waren vooral flankongevallen (22), met op de tweede plaats eenzijdige (of vast voorwerp)ongevallen (10) gevolgd door kop-staartongevallen (8). Van deze 46 ongevallen betrof het 9 maal een ongeval met letsel (2 maal op de kruising Bornsestraat, 1 maal op de kruising Vicarieweg, 1 maal wegvak tussen St Remigiusstraat en De Aanleg, 1 maal kruising De Aanleg, 1 maal kruising Echelpoelweg, 1 maal kruising Holtwijkerstraat en 2 maal kruising Lemselosestraat). Bij de overige ongevallen was er alleen sprake van materiële schade. De meeste ongevallen vinden plaats op de kruising N343-Deurningerstraat (13).

In het kader van de planstudie zijn ook gekeken naar de ongevallen in de periode 1999- 2001. Dit leverde eenzelfde beeld op als in het voorgaande is geschetst. De belangrijkste punten waren ook in deze periode de kruising met de Deurningerstraat, de Holtwijkerstraat, De Aanleg/Gunnerstraat en de Bornsestraat. Het aantal ongevallen bij de Holtwijkerstraat (5) en De Aanleg (7) was iets hoger en er waren één of twee ongevallen minder bij de Deurningerstraat, de Bornsestraat en de Echelpoelweg. Ook in deze periode waren er meerdere ongevallen op de wegvakken buiten de kruisingen.

Hieronder is een overzicht van de ongevallocaties in Weerselo weergegeven (de getallen geven het totaal aantal ongevallen per kruispunt en per wegvak weer).



Figuur 2: Alle ongevallen N343 traverse Weerselo (2000-2002)

In het rapport 'Verkeersonveiligheid provinciale traversen Overijssel, Een diepteanalyse' [TT02-015] zijn de resultaten weergegeven van een onderzoek naar de objectieve verkeersonveiligheid op vier provinciale traversen, waaronder de traverse Weerselo. In dit onderzoek zijn ongevalgegevens uit de periode 1993-2000 gebruikt. In dit onderzoek zijn de kruisingen van de Bisschopstraat met de Bornsestraat (7 ongevallen) en de kruising van de Bisschopstraat met de Deurningerstraat (13 ongevallen) niet meegenomen omdat deze net buiten de bebouwde kom liggen.

Voor de kruising Bisschopstraat-De Aanleg/Gunnerstraat (4 ongevallen, zie kaartje) wordt in het rapport geconstateerd dat het kruispunt te krap is gedimensioneerd, gelet op de hoeveelheid afslaanbewegingen. Daarnaast wordt er te hard gereden op de hoofdrijbaan.

Op het kruispunt Bisschopstraat-Holtwijkerstraat (5 ongevallen, zie kaartje) zijn de kop-staartbotsingen als gevolg van de driestroomoplossing (1995) verdwenen, maar typische kruispuntongevallen toegenomen. De fietsongevallen werden wellicht veroorzaakt door het aan de onverwachte kant van de weg rijden van de fietser.

Naast ongevallen op de kruisingen met de Bisschopstraat vinden er ook ongevallen op de wegvakken plaats. Eén van de oorzaken die genoemd wordt, is dat het grootste deel van het verkeer te hard rijdt. Sommige kop-staartbotsingen worden veroorzaakt doordat het verkeer door de aanwezigheid van middengeleiders moet afremmen. In het rapport wordt naast een aantal specifieke factoren per ongevallocatie ook nadrukkelijk gesteld dat de gevoerde snelheid en hoge cognitieve taakbelasting van invloed zijn bij een groot deel van de ongelukken.

Voor normering van de verkeersveiligheid kunnen kengetallen worden gehanteerd. Als maat voor de verkeersveiligheid geldt het verkeersrisico, dit is het gemiddeld aantal letselongevallen per miljoen voertuigkilometers per jaar.

Het aantal letselongevallen op de traverse Weerselo wordt in onderstaande tabel vergeleken met het verwachte aantal op basis van kentallen van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Veiligheid). Het aantal geregistreerde ongevallen betreft enkel de ongevallen binnen de bebouwde kom.

	Geregistreerd	Kental	Significant
Ongevallen 2000-2002	25	n.b.	n.v.t
Letselongevallen	5	8,7	Nee
Slachtoffers	6	10,2	Nee
Doden	0	0,2	Nee

Tabel 1: Toetsing onveiligheid binnen de bebouwde kom aan kentallen

Het referentiecijfer is van toepassing op verkeersaders binnen de bebouwde kom, met één rijbaan, tweerichtingen, niet parkeren. Uit de tabel kan geconcludeerd worden dat de traverse Weerselo niet onveiliger is dan vergelijkbare wegen.

De provincie Overijssel hanteert een norm voor Verkeersongevallenconcentraties (VOC's) van 10 ongevallen (of 6 letselgevallen) in een periode van 3 jaar. In Weerselo bevindt zich op dit moment één locatie die deze norm overschrijdt, te weten de aansluiting N343-Deurningerstraat met in totaal 13 geregistreerde ongevallen in de periode 2000 tot en met 2002 (2 met letsel, 11 met uitsluitend materiele schade). In het recente verleden hebben de aansluitingen Bornsestraat en Holtwijkerstraat ook op de VOC-lijst gestaan.

Oversteekbaarheid

De oversteekbewegingen vinden met name plaats ter hoogte van de Vicarieweg, de Weerselerveldweg, de aansluitingen met de St. Remigiusstraat en de Beltstraat, de aansluiting De Aanleg/Gunnerstraat en de aansluiting Holtwijkerstraat.

Voor de oversteekbaarheid geldt, voor fietsers en voetgangers, dat gedurende de gehele dag met een gemiddelde wachttijd van 10 seconden een weg moet kunnen worden overgestoken. Deze norm geldt voor oversteekvoorzieningen die niet met verkeerslichten worden geregeld.

Doordat er op de traverse middengeleiders zijn aangebracht ter hoogte van de plaatsen waar veelvuldig wordt overgestoken, wordt deze norm op dit moment niet overschreden. Het belang van de middengeleiders blijkt tevens uit wachttijdberekeningen voor fietsers en voetgangers. Deze berekeningen zijn uitgevoerd voor het drukste oversteekpunt, ten zuiden van De Aanleg. Het verschil in gemiddelde wachttijd met of zonder middengeleider in de huidige situatie is ca. 4,5 seconden voor fietsers en ca. 37 seconden voor voetgangers. Conform deze berekeningen worden deze verschillen in de toekomst nog groter (vanwege toenemende verkeersintensiteiten).

In het jaar 2010 zal voor wat betreft de voetgangers er op het wegvak tussen de zuidelijke bebouwde komgrens en de aansluiting Echelpoelweg naar verwachting wel een overschrijding van de norm plaatsvinden. Uit onderzoek blijkt dat het aantal daadwerkelijk overstekende voetgangers op dit wegvak zeer gering is.

Het berekende aantal mogelijke veilige oversteken voor fietsers op de traverse is nu ruimschoots groter dan het aantal werkelijke overstekende fietsers, naar verwachting is dit in 2010 ook het geval.

Verkeersintensiteiten

De gemiddelde werkdagintensiteit van het gemotoriseerd verkeer op de traverse Weerselo bedraagt (op basis van verkeerstelling in 1997 en naar 2000 opgehoogde cijfers) op het wegvak tussen de aansluiting De Aanleg en de Echelpoelweg 12.175 motorvoertuigen per etmaal. De prognosecijfers voor het jaar 2010 gaan uit van een geringe groei van de intensiteit op dit wegvak en zullen naar verwachting uitkomen op ongeveer 12.900 motorvoertuigen per etmaal.

De werkdagintensiteit ter hoogte van de bebouwde komgrens richting Tubbergen lag in 2000 op ongeveer 9.100 motorvoertuigen. Vlakbij deze bebouwde komgrens sluit de Bornsestraat aan op de Bisschopstraat, de intensiteit van de Bornsestraat is in de avondspits (16.00 – 18.00) ca. 400 motorvoertuigen (telling 1997). Het gedeelte hiervan dat de traverse volgt is voor de richting Deurningen (Deurningerstraat) nagenoeg gelijk aan het gedeelte dat de Lemselosestraat volgt richting Oldenzaal.

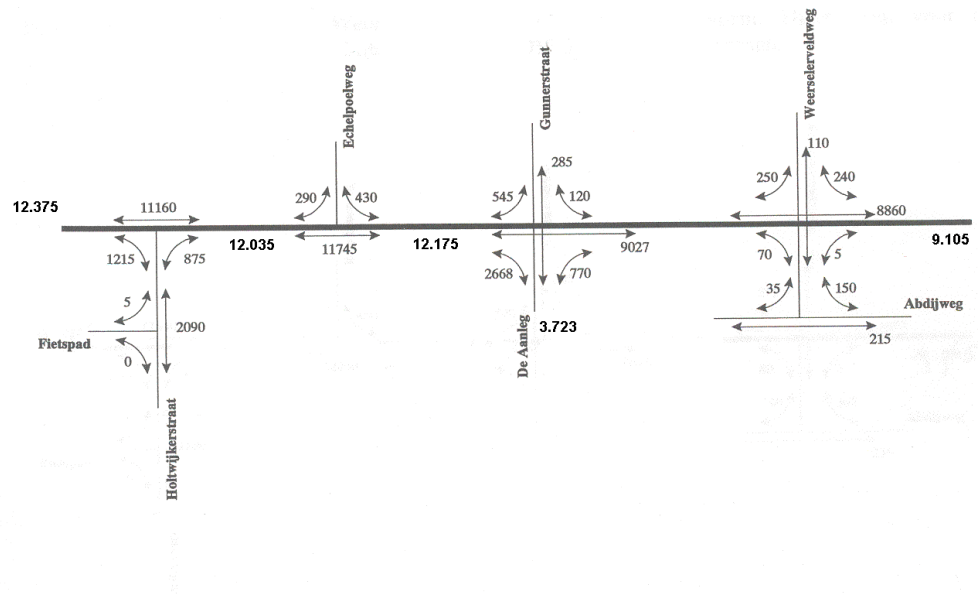
In de prognoses voor 2010 wordt uitgegaan van een groei van ruim 6% en komen daarmee uit op ca. 9.700 motorvoertuigen per etmaal ter hoogte deze bebouwde komgrens.

De werkdagintensiteit ter hoogte van de bebouwde komgrens richting Oldenzaal ligt op 12.375 motorvoertuigen. Het doorgaande verkeer dat de traverse volgt, verdeelt zich over de Deurningerstraat (42%) richting Hengelo en de N 343 richting Oldenzaal (Lemselosestraat, 49%).

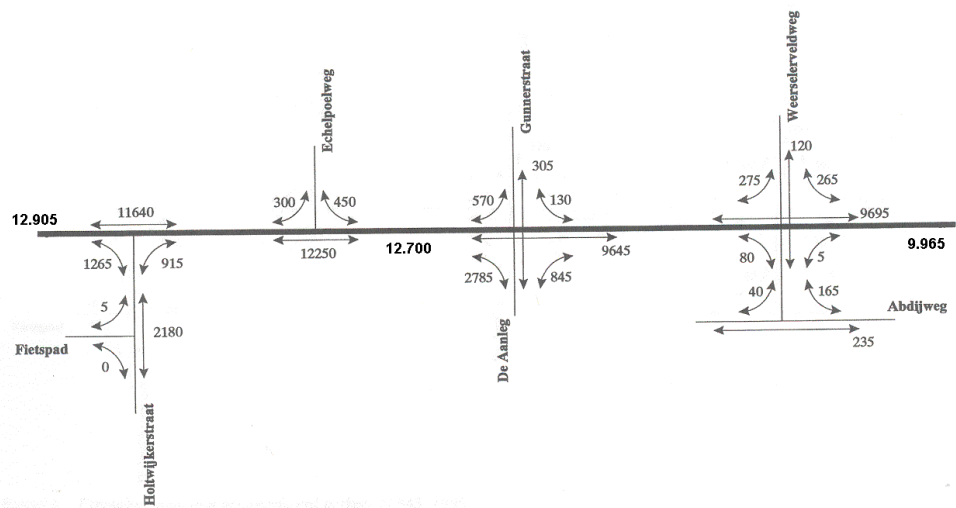
De Legtenbergstraat (komend uit de richting Reutum/Ootmarsum) gaat over in De Aanleg die aan de oostkant aansluit op de traverse. De weg levert een niet onbelangrijke bijdrage aan het verkeer op de traverse. Het valt op dat het overgrote deel gerelateerd is aan de Deurningerstraat. De route is vooral van belang voor de verbinding van Ootmarsum en omgeving richting Hengelo.

Aan de westkant sluiten nog (naast de Bornsestraat) de Weerselerveldweg, Gunnerstraat (tegenover De Aanleg) en de Echelpoelweg aan op de traverse. Deze wegen 'leveren' gezamenlijk ca. 15% van het verkeer op de traverse.

In onderstaand figuren zijn de etmaalintensiteiten (van gemotoriseerd wegverkeer) weergegeven in 2000 en de prognose voor 2010.



Figuur 3: Etmaalintensiteiten gemotoriseerd wegverkeer in 2000

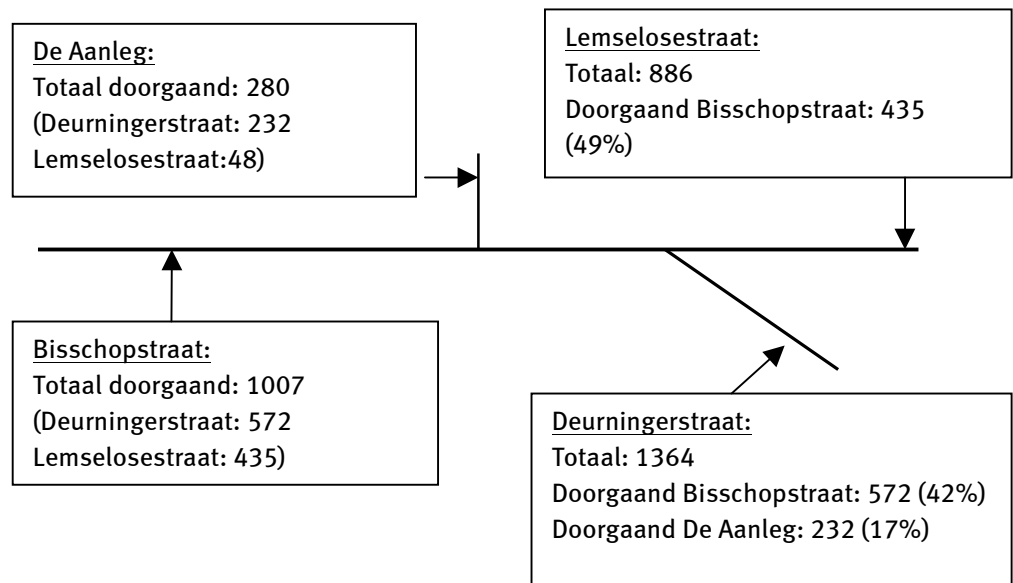


Figuur 4: Prognose etmaalintensiteiten gemotoriseerd wegverkeer in 2010

De prognose voor 2020 bedraagt een etmaalintensiteit van ca. 11.00 ten noorden van de traverse en ca. 13.800 ten zuiden van de traverse.

De huidige en verwachte verkeersintensiteiten zijn voor een traverse door een dorp als Weerselo voor Overijsselse begrippen vrij hoog. Verder is bij Weerselo het aandeel niet-doorgaand verkeer op de traverse relatief groot in vergelijking met overige provinciale traversen.

Op basis van een in 1997 gehouden kentekenonderzoek kan worden verondersteld dat 48% van het gemotoriseerd verkeer doorgaand verkeer is. In de figuur op de volgende bladzijde zijn schematisch de gegevens van het kentekenonderzoek uit 1997 weergegeven. De gegevens hebben betrekking op het aantal motorvoertuigen tussen 16.00 en 18.00. De figuur geeft ook aan dat van de totale verkeersstroom in / uit zuidelijke richting een groot deel (42%) richting Hengelo gaat (of daar vandaan komt). Tevens is de bijdrage van De Aanleg / Legtenbergerstraat aan het verkeer op de traverse tijdens de avondspits weergegeven.



Figuur 5: Gegevens kentekenonderzoek 1997 (avondspits)

Snelheden

In de jaren 1989 tot en met 1992 en na het uitvoeren van een aantal snelheidsremmende maatregelen in 1995 en 1996 zijn in de bebouwde kom van Weerselo een aantal snelheidsmetingen verricht.

Uit deze metingen blijkt dat de gemiddelde rijnsnelheden behoorlijk zijn gedaald. De V85%-snelheid (dit is de snelheid welke 85% van de automobilisten niet overschrijdt) was ten opzichte van 1992 over de verschillende meetlocaties met 4,5 tot 6,8 km/uur gedaald. De gemiddelde snelheid was met 3,8 tot 6,8 km/uur gedaald.

Uit gegevens van 2000 blijkt dat de V85%-snelheid 65 km/u is en dat gemiddeld 84% van het verkeer harder rijdt dan toegestaan.

Langzaam verkeer

In paragraaf 2.1. is reeds beschreven, dat langs het gehele traject aparte voorzieningen voor fietsers aanwezig zijn. Bromfietsers maken gebruik van de rijbaan, waar een parallelweg aanwezig is bevinden ze zich echter op deze weg. Meer nauwkeurig beschreven, zijn vanaf de zuidelijke komgrens naar het noorden de volgende voorzieningen aanwezig:

- Vanaf de kruising met de Deurningerstraat tot de afslag Echelpoel: fietspad aan beide zijden van de weg, het pad aan de oostzijde is bedoeld voor verkeer in beide richtingen. Oversteekvoorzieningen (brede middengeleiders) zijn aanwezig bij de afslag Echelpoel. De bromfietsers rijden vanaf de komgrens op de rijbaan.
- Vanaf de afslag Echelpoel tot iets voor de St. Remigiusstraat is aan weerszijden een fietspad aanwezig, gescheiden van de hoofdrijbaan. De fietspaden zijn voor verkeer

in één richting. Bij de kruising met De Aanleg/ Gunnerstraat en de afslag St. Remigiusstraat zijn oversteekvoorzieningen (brede middengeleiders) aanwezig.

- Vanaf het punt iets voor de St. Remigiusstraat tot de Itterbergstraat is voor het merendeel voorzien in een fietsstrook aan weerszijden, er is slechts op een enkel stukje aan de westzijde een fietspad dat is gescheiden van de hoofdrijbaan.
- Vanaf de Itterbergstraat maken de fietsers aan de oostzijde gebruik van de parallelweg, aan de westzijde ligt tot de Weerselerveldweg een fietspad, gescheiden van de hoofdrijbaan. Bij de Weerselerveldweg zijn middengeleiders aanwezig, ten behoeve van het oversteken. Vanaf dit punt verlaten de bromfietzers de hoofdrijbaan en volgen de parallelweg. Het westelijke fietspad eindigt hier, fietsers kunnen hier oversteken en hun weg vervolgen via de oostelijk gelegen parallelweg.
- De oostelijke parallelweg loopt door tot buiten het dorp. Voor de bewoners en bezoekers van Het Stift en omgeving is er een oversteekvoorziening bij de Vicarieweg.

Vooraf bij de afslag Holtwijkerstraat vormt het tweerichtingen fietspad aan de oostzijde een conflictpunt met het overige verkeer. Verder is tijdens de informatieavond opgemerkt, dat op het relatief smalle gedeelte nabij de St. Remigiusstraat de situatie als onveilig wordt ervaren, in verband met het vrachtverkeer dat (met hoge snelheid) de fietsers passeert.

De fietsroute richting Oldenzaal is van belang voor scholieren. Deze verzamelen zich nabij de Holtwijkerstraat om vandaar in groepjes verder te rijden. De fietsers zullen zo mogelijk vermijden, de (tijdens spitsuren drukke) Bisschoppstraat over te steken. Zoals reeds in par. 2.1. is beschreven, is om deze redenen aan de oostzijde van de weg een tweerichtingen fietspad aangelegd. Gesignaleerd wordt, dat fietsers soms al vanaf De Aanleg in zuidelijke richting aan de oostkant van de weg blijven.

Het overige langzaam verkeer (met name agrarisch langzaam verkeer) kan over het gehele traject gebruik maken van de hoofdrijbaan.

Openbaar vervoer

Met name de 2 haltes in het centrum van Weerselo zijn van belang. Dit zijn de halte bij Hoikinck en de halte Itterbergstraat. Hieronder staan de in- en uitstapgegevens weergegeven. Dit zijn gemiddelde aantallen zoals door Connexxion aangeleverd (augustus 2003).

Lijn 66 Almelo-Oldenzaal	R1: Almelo-Oldenzaal		R2: Oldenzaal-Almelo	
	Instap	Uitstap	Instap	Uitstap
Zijweg Saasveld	0	0	0	0
Het Stift	0	0	1	0
Ittersbergstraat	7	2	1	5
Het Hoikinck	8	2	3	11
Holtwijkerstraat	1	2	0	0
Deurningerstraat	0	1	1	0

Tabel 2: In-en uitstapgegevens buslijn 66 (gemiddelde aantallen)

2.3 Geluid en luchtkwaliteit

Voor geluid en luchtkwaliteit zijn berekeningen uitgevoerd voor zowel de huidige situatie als de (verwachte) situatie in 2010. Om de uitkomsten met elkaar te kunnen vergelijken zijn in deze paragraaf de uitkomsten van beide situaties weergegeven.

Geluid

Op basis van de situatie in 2000 en de prognose voor 2010 (zonder aanleg van een rondweg) zijn er geluidsberekeningen uitgevoerd voor 4 representatieve rekenpunten op de traverse. De afstanden van de rekenpunten tot aan de wegas waren respectievelijk 23, 17, 9 en 5 meter (gemeten vanaf de gevels van de woningen). De bijbehorende uitkomsten waren 62,1 dB, 63,9 dB, 66,2 dB en 69,4 dB voor de situatie in 2000. Dit kan worden gekwalificeerd als een hoge geluidsbelasting. Bij de berekening is uitgegaan van een (verwachte) verkeersbelasting die hoger is dan de prognose aangeeft. De geluidsbelasting zou hierdoor ongeveer 1dB te hoog kunnen zijn ingeschat. De beoordeling verandert hier niet door.

Bij het uitvoeren van deze berekeningen is onderscheid gemaakt in de geluidsbelasting gedurende de dag en gedurende de nacht. Voor de nacht geldt een toeslag van 10dB. De geluidsbelasting in de nacht is bepalend voor de beoordeling.

De gegevens zijn in een tabel op de volgende pagina weergegeven.

Jaar	2000		2010			
Etmaalintensiteit	12.240		13.000		Mvt.	
Etmaalperiode	Dag	Nacht	Dag	Nacht		
Uurintensiteit	07-19	23-07	07-19	23-07	Uur	
Totaal	795	85	844	90	Mvt/uur	
Licht verkeer	717	74	761	79	Mvt/uur	
Middelzw. Verkeer	67	7	71	8	Mvt/uur	
Zwaar verkeer	11	3	12	4	Mvt/uur	
Leq. in dB (A) zonder aftrek art. 103 Wgh						
		2000		2010		
Rekenpunt	Afstand wegas	Leq,d₁₎	Leq, n+10₂₎	Leq,d₁₎	Leq, n+10₂₎	
1	23	61,5	62,1	61,8	62,6	dB (A)
2	9	65,6	66,2	65,8	66,7	dB (A)
3	5	68,8	69,4	69,1	70,0	dB (A)
4	17	63,2	63,9	63,5	64,4	dB (A)
Leq. in dB(A) na aftrek 5 dB (A) ex. Art. 103 Wgh						
		2000		2010		
Rekenpunt	Afstand wegas	Leq,d₁₎	Leq, n+10₂₎	Leq,d₁₎	Leq, n+10₂₎	
1	23	56,5	57,1	56,8	57,6	dB (A)
2	9	60,6	61,2	60,8	61,7	dB (A)
3	5	63,8	64,4	64,1	65,0	dB (A)
4	17	58,2	58,9	58,5	59,4	dB (A)

1): Berekende geluidsniveaus dagperiode

2): Berekende geluidsniveaus nachtperiode

Tabel 3: Geluidsbelasting traverse Weerselo**Luchtkwaliteit**

Ten behoeve van een toetsing van de luchtkwaliteit in de buurt van de traverse Weerselo is een globale berekening gemaakt van de concentraties van de volgende 6 stoffen: stikstofdioxiden, zwevende deeltjes, zwaveldioxide, lood, benzeen en koolmonoxide. De concentraties verontreiniging zijn op een vijftal locaties berekend, vier ten noorden van de Gunnerstraat/De Aanleg en één ten zuiden van deze kruising. De vier locaties ten noorden van de Gunnerstraat/De Aanleg zijn identiek aan de toegepaste locaties voor geluidsberekeningen. Voor de verkeersintensiteiten is uitgegaan van de situatie ten zuiden van De Aanleg (het gedeelte met de hoogste intensiteiten).

Er is een doorrekening gemaakt voor 3 situaties:

- basisjaar 2000
- prognosejaar 2010 referentie (zonder rondweg)
- prognosejaar 2010 met rondweg

Bij overschrijding van de grenswaarden kunnen negatieve gevolgen voor de volksgezondheid optreden. Met name voor stikstofdioxide en fijn stof, de stoffen waarvoor regelmatig overschrijdingen optreden, geldt dat er wezenlijke effecten voor de volksgezondheid kunnen zijn.

De resultaten van de doorrekening zijn integraal overgenomen uit de memo 'Beoordeling luchtkwaliteit planstudie traverse Weerselo'(17-03-2003).

PM10 (fijn stof)

Alleen voor fijne stof (PM10) overschrijden de gegevens in zowel de bestaande situatie in 2010 zonder rondweg (referentie) en in de situatie met rondweg in 2010 de grenswaarden. De hoge achtergrondconcentraties spelen hier een belangrijkere rol dan het wegverkeer. Dit is een landelijk probleem, dat niet door lokale maatregelen opgelost kan worden. Hiervoor zijn generieke maatregelen nodig.

NO2 (stikstofdioxide)

Voor de concentratie NO2 is het wegverkeer een belangrijke bron. Lokale maatregelen kunnen daarom een belangrijk effect hebben op de luchtkwaliteit. In de situatie van 2000 worden de grenswaarden niet overschreden. In die zin is er geen sprake van een knelpunt. Door generieke maatregelen treedt er in 2010 ook zonder rondweg een forse verbetering op in de concentratie NO2 in 2010. Door de aanleg van een rondweg daalt de concentratie NO2 op de berekende locaties nog verder met circa 30%.

Overige stoffen (Benzeen, Zwaveldioxide, Koolmonoxide, Lood)

De concentraties voor deze stoffen liggen in alle berekende situaties ver onder de grenswaarden.

Samenvattend

- In 2000 en 2010 worden geen grenswaarden overschreden op de 5 berekende locaties, met uitzondering van fijn stof.
- De aanleg van een rondweg heeft een positief effect op de luchtverontreiniging op en nabij de huidige traverse (Bisschopstraat). De concentraties NO2 zijn circa 30% lager met rondweg.
- Een rondweg biedt geen oplossing voor de overschrijdingen van de grenswaarden voor fijn stof. Dit moet door generieke maatregelen op rijksniveau en / of Europees niveau worden opgelost.

2.4 Landschap en wegbeeld

Het stedelijk landschap in het van oorsprong agrarische esdorp Weerselo wordt nog voornamelijk bepaald door de groenobjecten die te vinden zijn bij het verzorgingshuis St. Jozef en het gemeentehuis in het centrum en door restanten van objecten aan de noordzijde van het dorp, tussen de traverse en de daar gelegen parallelweg.

Het tracé wijkt reeds in de huidige verschijningsvorm, maat, schaal en inrichting duidelijk af van de inrichting van een normale weg door een dorpscentrum. De weg is daarom een vreemd element in deze dorpsomgeving. Mede door deze verschijningsvorm wordt de weg ervaren als een scheiding/barrière tussen de beide helften van het dorp.

2.5 Leefbaarheid

In de rapportage 'Evaluatie van Provinciale Traverse in Overijssel, Belevingsonderzoek' [Traffic Test bv. Mei 2001] is onderzoek gedaan naar 4 provinciale traversen waaronder de traverse Weerselo. Betrokkenen signaleren problemen met betrekking tot:

- Snelheid
- Veiligheid
- Geluid en trillingen
- Oversteekbaarheid
- Verkeersdruk
- Barrièrewerking

De provincie heeft in de loop der jaren in Weerselo reeds een aantal maatregelen getroffen om problemen van deze aard aan te pakken. Het betreft:

- Aanleg van een slinger aan de zuidzijde van Weerselo
- Verlegging komgrens aan de noordzijde
- Oversteekvoorziening voor fietsers bij de Vicarieweg
- Verwijderen van de oversteek voor auto's voor slagerij Blokhuis
- Verwijderen van de oversteek voor auto's bij de Vicarieweg
- In twee richtingen berijdbaar maken van het fietspad Echelpoel
- Verleggen van de aansluiting met de Weerselerveldweg.

Door middel van een enquête onder de bewoners is onderzoek gedaan naar de beleving van de problematiek en van de genomen maatregelen. De conclusies van het onderzoek zijn hieronder overgenomen.

De Bisschopstraat wordt door de inwoners van Weerselo als onveilig ervaren. 60% van de bevroegden beoordeelt het als een onveilige of zeer onveilige weg. Dit lijkt vooral het gevolg van een te hoge snelheid (80% noemt de snelheid van het verkeer te hoog of veel te hoog), die op zijn beurt veroorzaakt wordt door het onvoldoende handhaven van de snelheidslimiet van 50 km/u. De oversteekbaarheid, vooral met de auto, en in iets mindere mate met de fiets, wordt als slecht ervaren. Als voetganger is de Bisschopstraat wel redelijk oversteekbaar. De oversteekbaarheid is van essentieel belang omdat 96% van de bevroegden aangeeft de Bisschopstraat minstens meerdere malen per week over te steken. De laatste 4 jaar is de verkeersveiligheid volgens een kleine meerderheid van de bevroegden iets verbeterd ondanks een toename van de snelheid van het passerende verkeer. De oversteekbaarheid met de auto is verslechterd, maar met de fiets en lopend juist verbeterd. Dit is te verklaren uit de getroffen maatregelen waarmee dit effect ook werd beoogd.

Ongeveer 16% van de bevroegden in Weerselo die aan de Bisschopstraat of binnen een straal van 100 meter van de Bisschopstraat wonen, ondervindt geluids- en of trillingshinder van het verkeer dat over de Bisschopstraat rijdt. Opvallend is dat de aangelegde slinger ten zuiden van Weerselo (=chicane) vaak genoemd wordt als oorzaak voor de toename van geluidhinder en stankoverlast. Uit de eerder genoemde berekeningen van de geluidsbelasting op verschillende meetpunten, blijkt dat het plafond van 70 dB(A) momenteel nergens overschreden wordt. Naar verwachting is dit in 2010 nog steeds het geval.

De genomen maatregelen worden in het algemeen positief gewaardeerd. Alle maatregelen hebben de verkeersveiligheid volgens de bevroegden verbeterd waarbij met name de oversteekvoorziening bij Het Stift en het verwijderen van de oversteekmogelijkheid bij de Vicarieweg hoog scoren. Het totaaloordeel over de getroffen maatregelen wordt als redelijk betiteld. Een kwart van de bevroegden vindt de maatregelen zelfs slecht of zeer slecht. Deze, op het eerste gezicht tegenstrijdige, constatering lijkt het gevolg van het uitblijven van 'echte oplossingen'. De bevroegden geven aan dat de maatregelen weliswaar een goede eerste aanzet zijn maar nog lang niet voldoende om de verkeersonveiligheid op en om de Bisschopstraat op te lossen. Het positieve effect van de maatregelen wordt grotendeels tenietgedaan door het sterk toegenomen verkeersaanbod op de Bisschopstraat. Oplossingen die de bevroegden willen, zijn een rondweg of een aantal rotondes om de snelheid te breken en de oversteekbaarheid te verbeteren.