



## Verkenning fietsroutes Aalten



## **Keypoint Consultancy bv**

### **Vestiging Enschede**

Institutenweg 32  
7521 PK Enschede  
Tel. 053 482 57 00  
Fax 053 482 57 29

### **Vestiging Utrecht**

Ganzenmarkt 6  
3512 GD Utrecht  
Tel. 030 82 01 168

[www.keypoint.eu](http://www.keypoint.eu)  
[info@keypoint.eu](mailto:info@keypoint.eu)

|                |                                  |
|----------------|----------------------------------|
| Opdrachtgever: | Gemeente Aalten, Gertjan Sikking |
| Titel rapport: | Verkenning fietsroutes Aalten    |
| Versie:        | 1.2                              |
| Status:        | Definitief                       |
| Projectleider: | Benjamin Groenewolt              |
| Datum:         | 27 november 2019                 |

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Consultancy bv, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



## Inhoudsopgave

|     |                                               |    |
|-----|-----------------------------------------------|----|
| 1   | Inleiding.....                                | 4  |
| 2   | Verkenning .....                              | 5  |
| 2.1 | Schouw op locatie.....                        | 5  |
| 2.2 | Enquêtes .....                                | 5  |
| 2.3 | Input gemeente Aalten .....                   | 9  |
| 3   | Kwaliteit van het fietsnetwerk .....          | 10 |
| 3.1 | Criteria.....                                 | 10 |
| 3.2 | Methode .....                                 | 11 |
| 4   | Scenario's.....                               | 12 |
| 4.1 | Route N318.....                               | 12 |
| 4.2 | Door centrum Aalten .....                     | 15 |
| 4.3 | Voorkeursscenario .....                       | 17 |
| 5   | Uitwerking voorkeursscenario en vervolg ..... | 19 |
| 5.1 | Route N318 Zuid .....                         | 19 |
| 5.2 | Aanpassing provinciaal Hoofd fietsnet.....    | 19 |
| 5.3 | Vervolg .....                                 | 21 |

## Bijlagen

|           |                                        |
|-----------|----------------------------------------|
| Bijlage A | Fotoschouw N318                        |
| Bijlage B | Fotoschouw centrum Aalten              |
| Bijlage C | Enquêtevragen                          |
| Bijlage D | Respons enquêtes                       |
| Bijlage E | Maatregelenplan fietsroute door Aalten |
| Bijlage F | Kostenramingen fietsroutes Aalten      |
| Bijlage G | Voorlopig Ontwerp N318 Zuid            |



## 1 Inleiding

De gemeente Aalten heeft Keypoint Consultancy gevraagd een studie te doen naar twee oost-west-fietsverbindingen bij Aalten: langs de N318 en door centrum Aalten. De provinciale weg N318 tussen Varsseveld en Winterswijk kent enkele verkeersonveilige situaties voor fietsers. De gemeente Aalten en de provincie Gelderland hebben geconstateerd dat er fietsers over de provinciale weg fietsen om zo een volgende zijstraat te bereiken. De provincie Gelderland heeft dit gedrag ter hoogte van de brug over de Slinge inmiddels ook als topknelpunt opgenomen in haar Projectplan trajectverkenning N318. Daarnaast zijn er ook klachten over veiligheid, herkenbaarheid en comfort over de alternatieve fietsroute door het centrum van Aalten.

De N318 was voor 2011 een 70 km/u-weg met aanliggende fietsstroken en is in 2011 heringericht als 80 km/u-weg. Hierbij is de oost-westfietsverbinding langs de N318 komen te vervallen vanwege de verkeers(on)veiligheid. Als alternatief is een vervangende fietsroute door het centrum van Aalten aangewezen. Deze fietsroute loopt (van west naar oost) via de Nijverheidsweg, Richterinkstraat, Willemstraat, Hogestraat, Landstraat, Markt en Bredevoortsestraatweg. Deze fietsroute gaat over bestaande wegen, waarbij er minimaal is geïnvesteerd in herkenbaarheid en comfort. Op enkele locaties zijn wegwijzers geplaatst. Langs de N318 is op een aantal locaties nog een vrijliggend fietspad aanwezig om lokaal verkeer te ontsluiten. Daarnaast is er ten behoeve van de veiligheid van schoolgaande kinderen parallel aan de N318 tussen de Romienendiek en de Grevinkweg een nieuw fietspad aangelegd.

De gemeente heeft in haar fietsbeleid opgenomen om in te zetten op het verhogen van het fietsgebruik. Het knelpunt langs de N318 is hier specifiek in genoemd. Dit onderzoek is uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in de mogelijkheden die er zijn om een goede oost-westverbinding voor fietsers te faciliteren. Hierbij is gekeken naar een aantal varianten van het aanleggen van een fietsroute langs de N318 en is het upgraden van de fietsroute door Aalten beschouwd.

Dit rapport beschrijft de uitkomsten van dit onderzoek. Onderstaande figuur geeft de opeenvolgende stappen schematisch weer. Elke stap is in een eigen hoofdstuk uitgewerkt.



Figuur 1 – Opbouw onderzoek

## 2 Verkenning

Er is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de oost-west fietsverbinding bij Aalten. Zowel om het fietsnetwerk te verbeteren en daarmee fietsen te stimuleren, als om de verkeersonveiligheid op te lossen, zoals deze onder andere geconstateerd wordt in de trajectverkenning N318 van de provincie Gelderland. Deze verkenning bestaat uit drie onderdelen: een schouw op locatie, het enquêteren van passerende fietsers en gesprekken met de gemeente Aalten. De uitkomsten hiervan staan in het vervolg van dit hoofdstuk.

### 2.1 Schouw op locatie

Op 13 juni 2019 is zowel het tracé rondom de N318 als de fietsroute door het centrum van Aalten bezocht. Een volledige uitwerking van dit bezoek is bijgevoegd als Bijlage A en Bijlage B. De belangrijkste punten van de schouw zijn hieronder weergegeven.

Route langs de N318

- De constatering dat er over de brug van de N318 over de Slinge wordt gefietst.
- Aan de noordzijde ter hoogte van de Lichtenvoordsestraatweg is er geen ruimte voor een fietspad langs de bestaande weg.
- Aan de zuidzijde zijn er twee locaties waar damwanden nodig zijn om bestaande aarden wallen te keren bij realisatie van een fietspad.
- Ter hoogte van de Bokkelderweg moet de provinciale weg uitgebogen worden om ruimte te bieden voor een fietspad aan de zuidzijde.
- Om de Slinge te kruisen moet een nieuwe fietsbrug worden gebouwd.

Route door Aalten

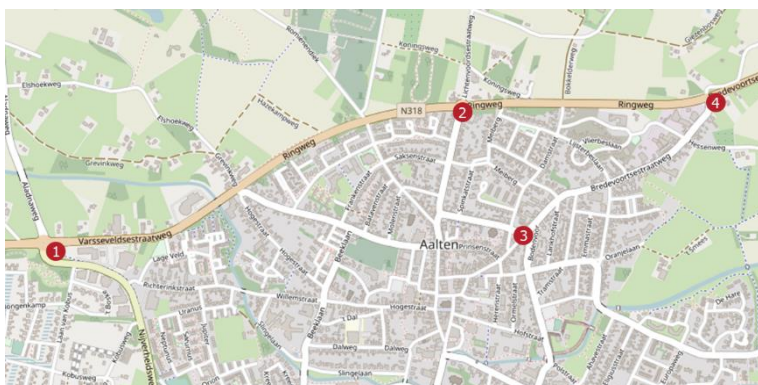
- Afslag van de Nijverheidsweg naar de Richterinkstraat is niet intuïtief voor fietsers.
- Er is een alternatieve fietsroute om het centrum heen over de Beeklaan, Varsseveldsestraatweg, Lichtenvoordsestraatweg en Oosterkerkstraat.
- De wegwijzers in het centrum zijn slecht zichtbaar.
- Er liggen kansen voor de aanleg van fietsstraten.

### 2.2 Enquêtes

Op dinsdag 27 juli 2019 zijn er op vier locaties in Aalten enquêtes afgenomen onder passerende fietsers. Het betrof een droge zomerse dag waarbij ongeveer 70% van de passerende fietsers de enquête heeft ingevuld. Dit geeft een representatief beeld van de passerende fietsers.

|                                          | Tijdstip      | Aantal respondenten |
|------------------------------------------|---------------|---------------------|
| Varsseveldestraat / Nijverheidsweg       | 07:30 – 08:30 | 25                  |
| Ringweg / Romienendiek                   | 09:00 – 10:00 | 13                  |
| Oosterkerkstraat / Bredevoortsestraatweg | 15:00 – 16:00 | 30                  |
| Bredevoortsestraatweg/N318               | 16:30 – 17:30 | 18                  |

Tabel 1 – Enquêtelocaties en respons



Figuur 2 - Enquête locaties

Er is gevraagd naar de herkomst en bestemming van fietsers, gebruikte fietsroutes en de mate waarin ze een nieuwe fietsroute langs de N318 zouden gaan gebruiken. De vragenlijst is te vinden in bijlage C, de volledige respons in bijlage D.

### 2.2.1 Herkomst en bestemming

| Naar          |        |       |            |            |             |        |
|---------------|--------|-------|------------|------------|-------------|--------|
| Van           | Aalten | Barlo | Bredevoort | Varsseveld | Winterswijk | Overig |
| Aalten        | 25     | 1     | 15         | 1          | 3           | 2      |
| Barlo         | 5      |       |            |            |             |        |
| Bredevoort    | 5      |       |            | 1          |             |        |
| Lichtenvoorde | 6      |       |            |            |             |        |
| Lintelo       | 3      |       |            |            | 1           |        |
| Varsseveld    | 8      |       |            |            |             |        |
| Winterswijk   | 4      |       |            |            |             |        |
| Overig        | 4      |       |            |            | 1           |        |

Tabel 2 - Herkomst en bestemming van respondenten

Veel verkeer is intern (26% gaat van Aalten naar Aalten). Daarnaast zijn de sterkste relaties met Bredevoort (23%), Varsseveld (9%) en Winterswijk (8%). 3% van de respondenten hadden zowel hun herkomst als hun bestemming niet in Aalten.

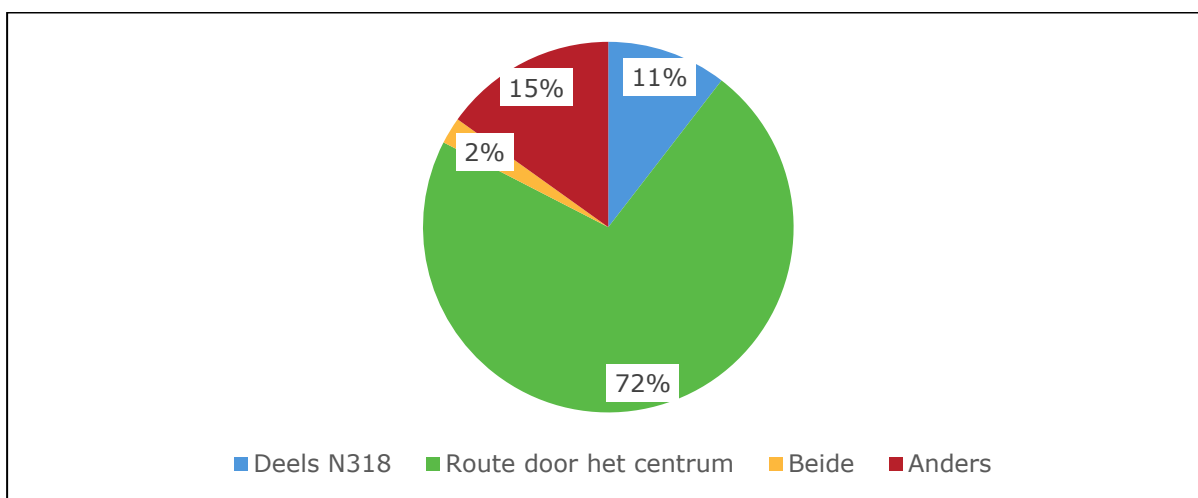
### 2.2.2 Bekendheid met de route door het centrum

|     | 1  | 2 | 3  | 4  | Totaal |
|-----|----|---|----|----|--------|
| Ja  | 14 | 9 | 24 | 15 | 62     |
| Nee | 11 | 4 | 6  | 3  | 24     |

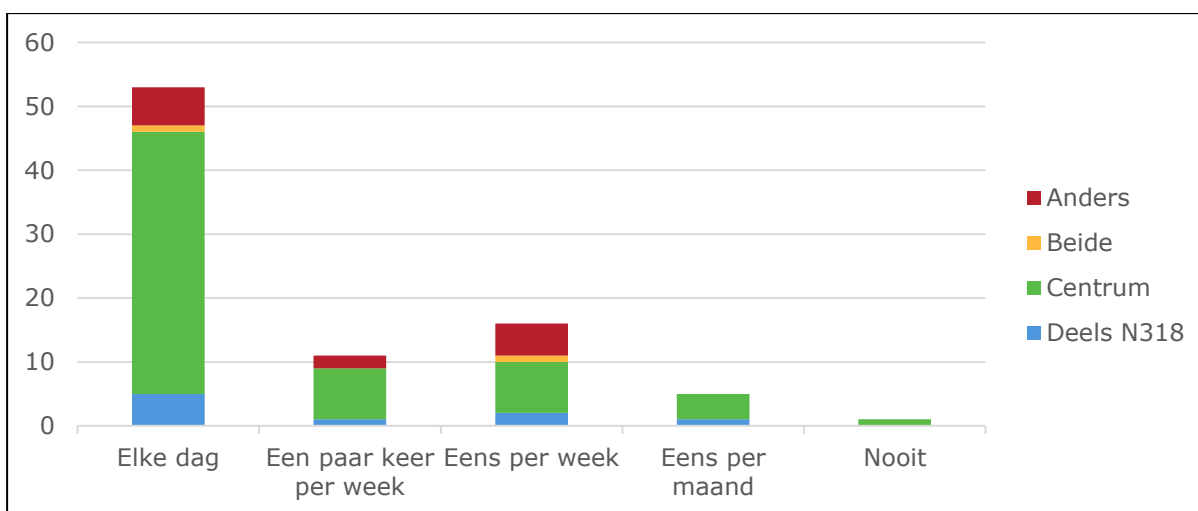
Tabel 3 – Antwoord op de vraag of respondenten bekend zijn met de centrumroute, per locatie.

72% van de respondenten geeft aan bekend te zijn met het bestaan van de doorgaande fietsroute door het centrum Aalten. Opvallend is daarbij het hoge aantal respondenten dat niet weet van het bestaan bij binnenkomst aan de westzijde (locatie 1).

### 2.2.3 Meest gebruikte route



Figuur 3 - Respons op de vraag: Welke fietsroute gebruikt u meestal?

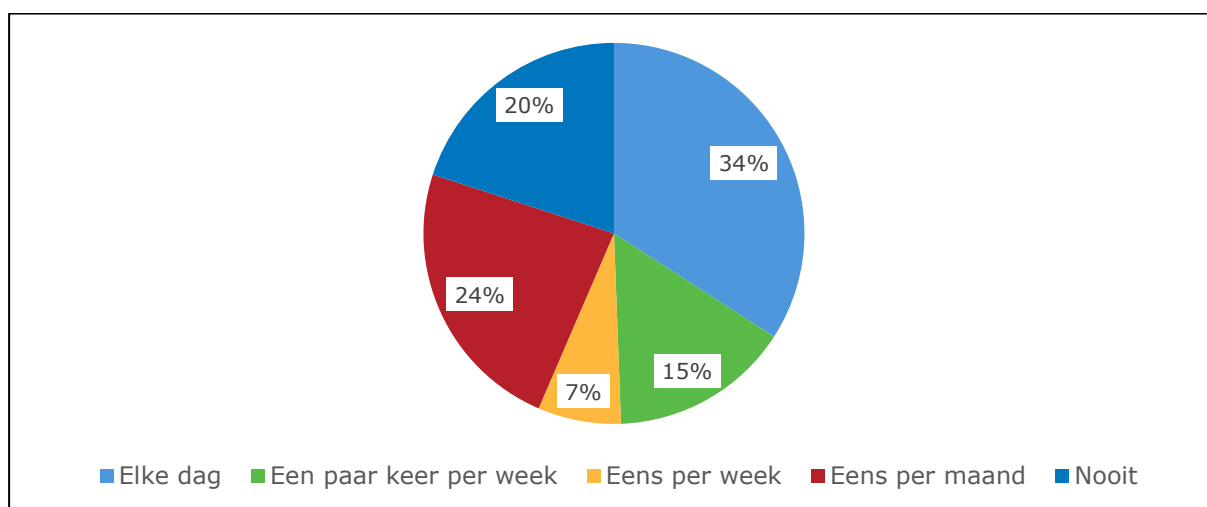


Figuur 4 – Frequentie van gebruik van de route, per aangegeven voorkeursroute

De over grote meerderheid (72%) fietst door het centrum en de overgrote meerderheid (61%) zijn dagelijkse fietsers. Op de open vraag waarom mensen de route kiezen geeft voor de centrumroute 34% aan dat hun bestemming daar langs ligt en 27% dat dit voor hen de kortste fietsroute is. 10% doet dat bij gebrek aan fietsroute langs de N-weg. De overige respondenten hebben verschillende andere redenen (makkelijk, mooi, gewoonte, nvt, etc.)

#### 2.2.4 Potentie route N318

Ondanks dat veel mensen aangeven nu de fietsroute door het centrum te kiezen vanwege de bestemming/kortste fietsroute, geeft 56% van de mensen aan minimaal eens per week de fietsroute langs de N318 te gaan gebruiken als die er zou komen (zie Figuur 5).



Figuur 5 – Respons op de vraag: Hoe vaak zou u er gebruik van maken als er een doorgaande fietsroute langs de N318 wordt aangelegd?

#### 2.2.5 Algemene verbeterpunten

Op de (open) vraag wat er verbeterd kan worden voor fietsers, zijn de volgende antwoorden gegeven:

- 23% N318-route aanleggen
- 16% (on)veiligheid kruising Bredevoortsestraatweg/Polweg
- 11% (on)veiligheid rotonde Varsseveldsestraatweg
- 9% bebording centrumroute
- 41% Overige antwoorden

In de overige antwoorden kwamen twee noemenswaardige reacties voor. De ene betreft de (on)beschikbaarheid van de fietsroute door het centrum tijdens evenementen. Een andere fietser geeft aan dat de N318 slecht oversteekbaar is.

### **2.3 Input gemeente Aalten**

In diverse projectoverleggen met de gemeente Aalten is een aantal overige punten aan bod gekomen die onderdeel zijn van de probleemverkenning.

- De bestrating sluit aan op historische karakter kern, dit historische karakter moet blijven bestaan, daarom is het niet mogelijk dit als fietsstraat in te richten.
- Ten noorden van de N318, ter hoogte van de Koningsweg, is een stuk grond (de oude vuilstort) dat eigendom is van de gemeente en waar een fietsroute een uitbuiging kan maken.
- Er is een tankstation met een tankshop langs de N318. Deze tankshop trekt ook fietsende bezoekers aan.
- Verkeersveiligheid bij oversteken van de N318 is een punt van aandacht, onder andere bij de Berkenhovestraat.



### 3 Kwaliteit van het fietsnetwerk

Om te komen tot een voorkeursroute wordt een afweging gemaakt tussen verschillende factoren. Dit hoofdstuk beschrijft deze factoren en het belang ervan voor een kwalitatief fietsnetwerk. Daarnaast lichten we de methode van score toe.

#### 3.1 Criteria

Voor het maken van een goede afweging wordt gekeken naar kosten en baten.

##### 3.1.1 Kosten

Bij kosten gaat het om de totale kosten voor de aanleg van de route, uitgesplitst in enerzijds civieltechnische kosten en anderzijds grondverwerving. Deze kosten worden geraamd op basis van de schetsontwerpen die worden gemaakt. Hieruit volgen zowel de civieltechnische kosten als de kosten voor grondverwerving.

Bij grondverwerving is er onzekerheid in de te hanteren prijzen. Er zijn verschillende rekenprijzen gebruikt voor grond met een agrarische of woon-bestemming.

De kosten zijn geraamd per route en worden in 4.3 weergegeven bij de afweging tussen de scenario's. Een volledige uitwerking van de kostenramingen is te vinden bij Bijlage F.

##### 3.1.2 Baten

De baten van een route zijn op te delen in drie onderdelen: het stimuleren van het fietsgebruik, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het vergroten van de kwaliteit van het fietsnetwerk. In de beschrijving van de verschillende routes in het volgende hoofdstuk, worden de scores per route nader toegelicht. Hieronder volgt een korte toelichting op de gehanteerde criteria.

##### *Stimuleren van het fietsgebruik*

Het stimuleren van het fietsgebruik gaat om de potentie die de route heeft om meer mensen te motiveren om meer te fietsen. Hierbij wordt gekeken in hoeverre er reizigers zijn die op dit moment nog niet fietsen en dit in de toekomst wel gaan doen. Hier wordt volstaan met een inschatting.

##### *Verkeersveiligheid*

De verkeersveiligheid heeft allereerst betrekking op de veiligheid van de fietsers op de route: dit gaat met name over conflicten tussen verkeersstromen en het mengen van verkeer. Daarnaast wordt er gekeken naar het oplossen van een aantal knelpunten op de N318 en het verbeteren van de veiligheid voor overstekend verkeer op de N318.

##### *Kwaliteit van het fietsnetwerk*

Voor de kwaliteit van het netwerk worden vijf subdoelen gedefinieerd zoals gehanteerd in de CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (2016) en zoals ook vastgelegd in het gemeentelijk fietsbeleid van Aalten "Fiets, een natuurlijke concurrent":

- Samenhang
- Veiligheid
- Comfort

- Aantrekkelijkheid
- Directheid

*Samenhang* – De samenhang geeft aan dat moet worden voldaan aan een goed en sluitend netwerk van de plaats van herkomst tot aan de bestemming. Dit betekent dat een gebruiker relatief eenvoudig op het fietsnetwerk moet kunnen komen zonder daar al teveel voor hoeft om te rijden.

*Veiligheid* – Naast het losse criterium verkeersveiligheid, wordt er binnen kwaliteit gekeken naar de sociale veiligheid van de route. Daarbij gaat het om het vermijden van onverlichte afgelegen gebieden en het zorgen voor voldoende zicht op de route.

*Comfort* – Bij comfort denken we vaak alleen aan het verhardingsmateriaal wat gebruikt wordt voor een fietspad, maar het gaat verder dan alleen het soort fietspad. Het eenvoudig kunnen begrijpen van de fietsroute speelt ook een grote rol. Het is voor gebruikers van een fietsroute noodzakelijk dat de route duidelijk is en goed wordt weergegeven. Dit zorgt voor een comfortabel gevoel bij de uiteindelijke reis. Wanneer een gebruiker bijvoorbeeld een route moet afleggen over een drukke weg of door een druk winkelgebied, ontstaat er een oncomfortabel gevoel.

*Aantrekkelijkheid* – Het is moeilijk om de aantrekkelijkheid van de route eenduidig aan te geven. Elke gebruiker heeft namelijk een andere beleving bij een bepaalde route. Zo vindt de ene fietser de route in het donker gevaarlijk terwijl de andere juist tijdens de dag periode knelpunten ervaart. We hanteren in deze studie voor aantrekkelijkheid het criterium dat de fietser comfortabel en ongestoord moeten kunnen doorfietsen.

*Directheid* – Directheid wil zeggen dat de routes zorgen voor een winst op het gebied van tijd. De directheid zorgt ervoor dat gebruikers met een minimale omrijdfactor op een fietsroute kunnen komen richting de voorzieningen. Directheid en samenhang gaan daarom ook samen en delen hetzelfde doel. Hierbij beschouwen we de directheid voor de gehele route van oost naar west en vice versa.

### **3.2 Methode**

Elk van de scenario's wordt beoordeeld op de genoemde criteria, waarbij voor elke van de subcriteria 5 punten te verdienen zijn. De ambitie is om een kwalitatief zo goed mogelijk plan uit te gaan voeren, daarom wordt er nadrukkelijk eerst naar de batenkant gekeken. Van de hoogst scorende scenario's wordt vervolgens een afweging gemaakt welke de meest gunstige kostenbatenverhouding heeft.



## 4 Scenario's

Op basis van de input uit de probleemverkenning zijn er twee oplossingsrichtingen: het aanleggen van een fietspad langs de N318 en het verbeteren van de fietsroute door het centrum. Voor elke oplossingsrichting zijn enkele scenario's in de uitwerking mogelijk.

### 4.1 Route N318

Voor de fietsroute langs de N318 zijn zowel een éézijdig tweerichtingenpad als een tweezijdig eenrichtingspad beschouwd. Het betreft de volgende scenario's:

- A. Zuidzijde twee richtingen
- B. Noordzijde twee richtingen
- C. Noord en zuidzijde éénrichting

#### A. Zuidzijde twee richtingen

Dit scenario betreft het aanleggen van een fietspad in twee richtingen aan de zuidzijde van de N318 die voorrang heeft op kruisende/aansluitende wegen. Dit fietspad heeft een breedte van 3,5 meter en wordt uitgevoerd in zwart asfalt. Op de kruisingen wordt waar relevant rood asfalt gebruikt. Er wordt een berm van 1,5 meter aangehouden tussen het fietspad en de N318.



Figuur 6 – Tracé fietsroute zuidzijde twee richtingen

| Intensiteiten | Verkeersveiligheid | Kwaliteit | Samenhang | Sociale veiligheid | Comfort | Aantrekkelijkheid | Directheid |
|---------------|--------------------|-----------|-----------|--------------------|---------|-------------------|------------|
| 2             | 5                  | 23        | 5         | 3                  | 5       | 5                 | 5          |

Tabel 4 – Scores fietsroute zuidzijde twee richtingen

*Intensiteiten* - Uit enquêtes die zijn gehouden op vier plekken langs de verschillende routes, blijkt dat 3,5% van de respondenten doorgaand verkeer is. De overige 96,5% van de fietsers had als herkomst of bestemming Aalten. 29% van de respondenten betrof lokaal verkeer. 56% van de mensen aan minimaal eens per week de fietsroute langs de N318 te gaan gebruiken als die er zou komen.

Ondanks dat er op dit moment weinig doorgaand fietsverkeer is, wordt wel verwacht dat deze potentie waargemaakt wordt en de nieuwe route het nodige verkeer zal aantrekken. Dit zal, doordat

de kortere route een reistijdwinst betekent, deels ook nieuw verkeer zijn. De fietsroute langs de N318 biedt daarnaast ook waarde voor lokaal verkeer, doordat bestemmingen beter worden ontsloten. Daarmee scoren de routes langs de N318 beter op toenemende fietsintensiteiten dan fietsroute door het centrum.

**Verkeersveiligheid** - De fietsroute aan de zuidzijde sluit in het westen goed aan op het fietspad richting de fietstunnel onder de N313, die ook voor beide richtingen aan de zuidzijde ligt. Voor fietsers richting Bredevoort en Winterswijk (31% van de ondervraagden) is dit een grote meerwaarde. Hierdoor is het aantal oversteekbewegingen dat je moet maken over de N318 één voor oost-westverkeer en geen voor west-oostverkeer. Daarnaast liggen veel van de lokale bestemmingen aan de zuidzijde, waardoor ook voor lokaal verkeer deze ligging de voorkeur geniet. Deze route scoort daarom maximaal op verkeersveiligheid.

**Kwaliteit** – Op kwaliteit scoort deze route 23 punten. Het zorgt door het toevoegen van de nieuwe schakel voor een verbetering van het fietsnetwerk. Het is door de reistijdwinst een heel directe route. En doordat hij nieuw wordt aangelegd volgens geldende normen, in asfalt en overal in de voorrang, is de route zowel comfortabel als aantrekkelijk. Alleen door de ligging buiten de kern van Aalten scoort deze route op sociale veiligheid niet de maximale punten.

#### B. Noordzijde twee richtingen

In dit scenario ligt het fietspad in twee richtingen aan de noordzijde van de N318. Deze route maakt deels gebruik van het bestaande fietspad tussen de Grevinkweg en de Romienendiek. Ten hoogte van de Lichtenvoordsestraatweg is wel een flinke uitbuiging nodig omdat ruimte beperkt is langs de N318. Dit fietspad heeft een breedte van 3,5 meter en wordt uitgevoerd in zwart asfalt. Op de kruisingen wordt waar relevant rood asfalt gebruikt. Er wordt een berm van 1,5 meter aangehouden tussen het fietspad en de N318.



Figuur 7 – Tracé fietsroute noordzijde twee richtingen

| Intensi-<br>teiten | Verkeers-<br>veiligheid | Kwaliteit | Samenhang | Sociale<br>veiligheid | Comfort | Aantrekke-<br>lijkheid | Directheid |
|--------------------|-------------------------|-----------|-----------|-----------------------|---------|------------------------|------------|
| 2                  | 4                       | 20        | 5         | 2                     | 5       | 4                      | 4          |

Tabel 5 – Scores fietsroute noordzijde twee richtingen

*Intensiteiten* – Deze fietsroute scoort net als de route aan de zuidzijde qua fietsintensiteiten (zie 4.1 A).

*Verkeersveiligheid* – Doordat de route aan de noordzijde ligt, moet aan de oostkant al het verkeer oversteken van/naar de tunnel onder de N313. Daarbij moet het oost-westverkeer ook aan de oostkant een oversteek maken, waardoor zij zelfs twee keer moeten oversteken. Vanuit verkeersveiligheid is dit een minder fijne oplossing. Daar komt bij dat veel bestemmingen aan de zuidzijde liggen, dus ook verkeer dat niet de hele route fietst zal vaak een tweede keer moeten oversteken. Wel lost de aanleg van dit fietspad de knelpunten langs de N318 op. Deze route scoort daarom 4.

*Kwaliteit* – Op kwaliteit scoort deze route 20 punten: de samenhang in het netwerk en het comfort zijn hoog, net als bij de route aan de zuidzijde. Maar door de uitbuiging ontstaat er een minder sociaal veilige route die ook minder direct is. Daarnaast is de route vanwege het aantal oversteekbewegingen over de N318 ook minder aantrekkelijk.

### C. Noord- en zuidzijde éénrichting

Dit scenario bestaat uit twee fietspaden: aan beide kanten van de N318 een. Hierdoor is aan de noordkant de uitbuiging minder groot dan bij scenario B. Dit fietspad heeft een breedte van 1,75 meter en wordt uitgevoerd in zwart asfalt. Op de kruisingen wordt waar relevant rood asfalt gebruikt. Er wordt een berm van 1,5 meter aangehouden tussen het fietspad en de N318.



Figuur 8 – Tracé noord- en zuidzijde éénrichting

| Intensiteiten | Verkeersveiligheid | Kwaliteit | Samenhang | Sociale veiligheid | Comfort | Aantrekkelijkheid | Directheid |
|---------------|--------------------|-----------|-----------|--------------------|---------|-------------------|------------|
| 2             | 5                  | 23        | 5         | 3                  | 5       | 5                 | 5          |

Tabel 6 – Scores noord- en zuidzijde éénrichting

*Intensiteiten* – Deze fietsroute scoort net als de route aan de zuidzijde qua fietsintensiteiten (zie 4.1 A).

*Verkeersveiligheid* – In dit scenario hoeft alleen het oost-westverkeer aan de westzijde een oversteek te maken om in de tunnel onder de N313 uit te komen. Aan de oostzijde zijn geen oversteken nodig. Bijkomend voordeel is dat de fietsontsluiting van de aanwonenden in dit scenario heel gunstig is. Deze route scoort daarom een 5 op verkeersveiligheid.

*Kwaliteit* – Op kwaliteit scoort deze route, net als scenario A, 23 punten. Het zorgt door het toevoegen van de nieuwe schakel voor een verbetering van het fietsnetwerk. Het is door de reistijdwinst een heel directe route. Net als bij de route aan de zuidzijde, is de route zowel comfortabel als aantrekkelijk. Alleen door de ligging buiten de kern van Aalten scoort deze route op sociale veiligheid niet de maximale punten.

## **4.2 Door centrum Aalten**

Voor de fietsroute door het centrum van Aalten is ervoor gekozen om, vanwege de vergelijkbaarheid, één scenario uit te werken, waarbij kwaliteit voor fietsers wordt gerealiseerd. Qua routevoering zijn drie opties beschouwd:

- A. Bestaande fietsroute;
- B. Door centrum via Kosterbulte/Peperstraat;
- C. Om centrum heen;

Het aanpassen van de route via Kosterbulte/Peperstraat levert 20 meter winst op in afstand, maar zorgt er ook voor dat je twee extra afslaande bewegingen moet maken. Deze route is daarom geen goed alternatief en wordt niet verder behandeld.

De fietsroute om het centrum heen (via oa de Beeklaan) heeft vanwege het drukke autoverkeer en het grote hoogteverschil een laag comfort, ook deze is daarom verder niet uitgewerkt. Tijdens evenementen, wanneer de centrumroute is afgesloten, is dit wel een goede omleidingsroute.

### *A. Opwaarderen centrumroute*

Het opwaarderen van de centrumroute bestaat uit het aanleggen van fietsstraten tussen de Nijverheidsweg en het centrum, het aanpassen van de fietsvriendelijkheid op een aantal kruisingen en het verbeteren van de fietsstroken op de Bredevoortsestraatweg. Een volledig maatregelenplan is te vinden in Bijlage E.





Figuur 9 – Tracé fietsroute centrum

| Intensiteiten | Verkeersveiligheid | Kwaliteit | Samenhang | Sociale veiligheid | Comfort | Aantrekkelijkheid | Directheid |
|---------------|--------------------|-----------|-----------|--------------------|---------|-------------------|------------|
| 1             | 2                  | 19        | 4         | 5                  | 4       | 3                 | 3          |

Tabel 7 – Scores fietsroute centrum

**Intensiteiten** – Op de route door het centrum zijn op twee locaties tellingen uitgevoerd in september 2018. Dit betreft de Nijverheidsweg aan de westkant en de Bredevoortsestraatweg tussen de Hessenweg en de N318. De gemiddelde werkdagintensiteit op deze locaties is respectievelijk 1335 en 1228 fietsers per 24 uur.

De fietsroute door het centrum voegt wel kwaliteit toe, maar deze toename is naar verwachting niet zo groot dat dit veel nieuwe fietsers oplevert. Daarom scoort dit scenario minder goed dan de scenario's langs de N318 (zie 4.1 A).

**Verkeersveiligheid** – Het verbeteren van de fietsroute door Aalten maakt de fietsroute zelf iets veiliger, met name door de betere positie voor de fiets op de Bredevoortsestraatweg en het toevoegen van voorrang voor de fiets op 8 kruisingen in de fietsstraten. Daar staat wel tegenover dat fietsers door de drukte van het centrum van Aalten moeten fietsen en het lost de knelpunten langs de N318 niet op. Verder moet er op de Beeklaan en de Oosterkerkstraat nog een doorgaande autoroute worden gekruist zonder voorrang (zowel oost-west als west-oost). Deze route scoort daarom 2 op verkeersveiligheid.

**Kwaliteit** – Deze route scoort 19 op kwaliteit. De sociale veiligheid is binnen de kern erg goed. Het comfort is door aanleg van de fietsstraten wel hoog, maar er blijft in het centrum een minder comfortabel deel over waardoor dit scenario niet maximaal scoort. De toegevoegde waarde van deze route aan het samenhangende netwerk is net wat minder groot dan het aanleggen van de ontbrekende schakels in de N318-scenario's. De route is 2,7 km en daarmee langer dan de routes langs de N318. Ook op aantrekkelijkheid scoort deze route minder: zowel door de Shared space oplossing in het centrum als doordat het centrum wegens evenementen regelmatig is afgesloten en er dan van een alternatieve route gebruikt moet worden gemaakt.

### 4.3 Voorkeursscenario

Zoals in de methode beschreven, wordt eerst naar de batenkant gekeken (zie 3.2). In voorgaand hoofdstuk zijn alle scenario's gescoord op de niet-monetaire criteria op een schaal van 1 tot 5. Deze zijn in een overzicht weergegeven in Tabel 8, waar in de laatste kolom de totaalscore is gegeven.

|               | Intensiteiten | Verkeersveiligheid | Kwaliteit | Samenhang | Sociale veiligheid | Comfort | Aantrekkelijkheid | Directheid | Totaalscore |
|---------------|---------------|--------------------|-----------|-----------|--------------------|---------|-------------------|------------|-------------|
| N318 Zuid     | 2             | 5                  | 23        | 5         | 3                  | 5       | 5                 | 5          | 30          |
| N318 2-zijdig | 2             | 5                  | 23        | 5         | 3                  | 5       | 5                 | 5          | 30          |
| N318 Noord    | 2             | 4                  | 20        | 5         | 2                  | 5       | 4                 | 4          | 27          |
| Aalten        | 1             | 2                  | 19        | 4         | 5                  | 4       | 3                 | 3          | 22          |

Tabel 8 – Afwegingsmatrix criteria baten

Op basis van de baten zijn er twee scenario's ex aequo bovenaan geëindigd: de fietsroute langs de N318 aan de zuidzijde in twee richtingen en de fietsroute langs de N318 aan beide zijden in één richting.

Vervolgens kijken we naar de kosten: zowel de civiele kosten als de kosten voor grondaankopen. Deze zijn weergegeven in Tabel 9. Daarbij zijn de kosten per score berekend: dit zijn de totale kosten van het scenario gedeeld op het aantal punten dat het scenario scoort.

|               | Intensiteiten | Verkeersveiligheid | Kwaliteit | Samenhang | Sociale veiligheid | Comfort | Aantrekkelijkheid | Directheid | Totaalscore | Kosten civiel<br>(x €1000) | Grondaankopen<br>(x €1000) | Kosten per score |
|---------------|---------------|--------------------|-----------|-----------|--------------------|---------|-------------------|------------|-------------|----------------------------|----------------------------|------------------|
| N318 Zuid     | 2             | 5                  | 23        | 5         | 3                  | 5       | 5                 | 5          | 30          | € 1.619                    | € 227                      | € 62             |
| N318 2-zijdig | 2             | 5                  | 23        | 5         | 3                  | 5       | 5                 | 5          | 30          | € 1.819                    | € 368                      | € 73             |
| N318 Noord    | 2             | 4                  | 20        | 5         | 2                  | 5       | 4                 | 4          | 27          | € 1.226                    | € 336                      | € 60             |
| Aalten        | 1             | 2                  | 19        | 4         | 5                  | 4       | 3                 | 3          | 22          | € 1.686                    | -                          | € 77             |

Tabel 9 – Afwegingsmatrix

Het voorkeursscenario is het scenario dat het hoogst scoort op kwaliteit en vervolgens de minste kosten met zich meebrengt: N318 Zuid. Verkeersveiligheid is uiteindelijk van groot belang in de

aanleg van een nieuwe fietsroute, waardoor een fietsroute langs de N318 gewenst is. N318 Zuid en N318 2-zijdig scoren daar allebei erg goed op. De (goedkopere) fietsroute aan de noordzijde zorgt voor extra oversteekbewegingen, waardoor deze minder aantrekkelijk is. Op basis van kosten gaat de voorkeur vervolgens uit naar het scenario N318 Zuid.

Deze keuze voor een route langs de N318 sluit ook goed aan bij de respons op de enquête waar bij de open vraag wat er verbeterd kan worden voor fietsers veel reacties kwamen om het fietspad aan te leggen langs de N318 (23%).

De gemeente ziet hierbij ook kansen in combinatie met deze fietsroute. Het is namelijk aantrekkelijker om vanaf de zuidzijde via de inpridders het centrum in te rijden. Door de fietsroute aan de zuidzijde aantrekkelijk en mooi te maken en deze inrichting door te zetten in de aansluitende wegen, verwachten de gemeente dat ze fietsers ook kunnen bewegen om het centrum in te fietsen.



## 5 Uitwerking voorkeursscenario en vervolg

### 5.1 Route N318 Zuid

Het voorkeursscenario is uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp (VO). De volgende ontwerpuitgangspunten zijn hierbij gehanteerd:

- De berm tussen rijbaan en fietspad is overal 1,5 m, maar zou daar waar ruimte is (en in eigendom gemeente Aalten) misschien wat verder van de rijbaan af gelegd kunnen worden;
- Het gaat om een tweerichtingenfietspad van 3,5 m breed.

De belangrijkste punten langs de fietsroute van west naar oost zijn de volgende:

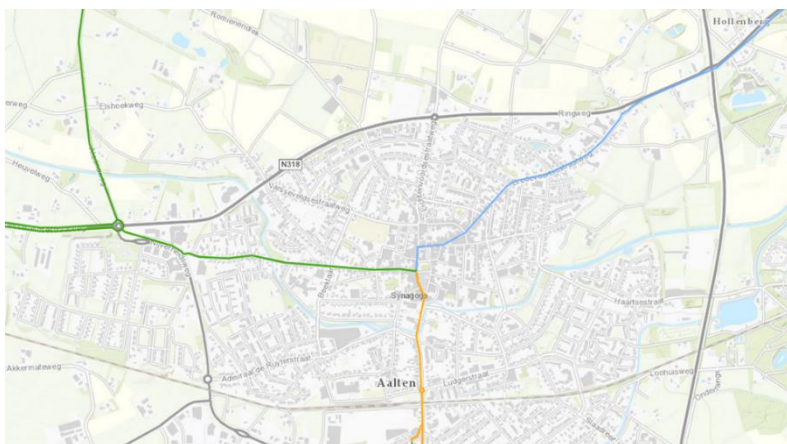
- Plaatsing van een nieuwe brug over de Slinge;
- Bij de oversteek Varsseveldestraatweg komen fietsers in de voorrang;
- De vluchtheuvel in de Berkenhovestraat moet worden aangepast ten gunste van het fietspad en verhoging van de verkeersveiligheid voor overstekend verkeer;
- Ook de vluchtheuvel bij de rotonde in de Lichtenvoordsestraatweg moet worden aangepast;
- De oprit van Lichtenvoordsestraatweg 42 moet worden verlegd;
- Het voorstel is om de oversteek in het verlengde van de Meiberg te laten vervallen. De nu ingetekende kleine uitbuiging kan dan ook komen te vervallen;
- Ter plaatse van de kruising met de Bokkelderweg/Damstraat moet de N318 iets naar het noorden verlegd worden om voldoende ruimte voor het fietspad te realiseren;
- De aarden wal (achter SBO Nieuw Hessen) wordt deels afgegraven en voorzien van een damwand;
- Net voorbij de Hessenweg wordt het hoogteverschil opgevangen door een damwand te plaatsen en daarboven het fietspad aan te leggen.

Een volledige uitwerking van het VO is te vinden in bijlage G.

### 5.2 Aanpassing provinciaal Hoofd fietsnet

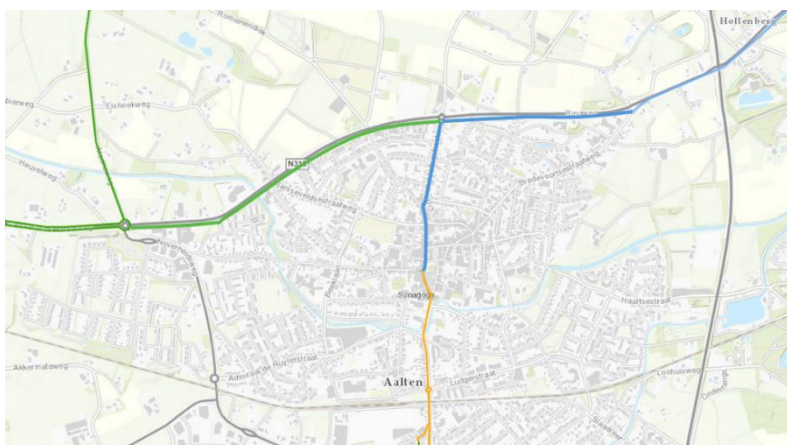
Met de keuze voor dit voorkeurstracé ligt het voor de hand ook het provinciale hoofd fietsnet aan te passen en deze kwalitatief hoogwaardige route daar in op te nemen. Momenteel loopt de verbinding tussen Varsseveld en Winterswijk via de kern van Aalten (gelijk aan de onderzochte variant door het centrum), zie Figuur 10.

Het aanleggen van een nieuwe verbinding langs de N318 zorgt voor een snellere, directere en veiligere verbinding. De nieuwe route is 200 meter korter. En tussen de rotonde Nijverheidsweg in het westen en de aansluiting met de Bredevoortsestraatweg in het westen heeft de fietser overal een vrijliggend geasfalteerd fietspad in de voorrang. Daarmee heeft een flink hogere kwaliteit dan de route door het centrum. Ten westen van het centrum tot en met de Oosterkerkstraat loopt deze grotendeels over erftoegangswegen waar gemengd verkeer rijdt en voorrang op kruispunten ongeregeld is. De kruispunten waar de voorrang wel is geregeld, is deze in het nadeel van de fietser (oversteek Beeklaan, Prinsenstraat en Oosterkerkstraat). Ten oosten van de Oosterkerkstraat is het een gebiedsontsluitingsweg met (te smalle) fietsstroken, waar de fiets wel voorrang heeft op zijwegen.



Figuur 10 – Hoofdfietsnetwerk Gelderland bij Aalten. (Groen – Overige hoofdfietsroute, Geel – Doorfietsroute, Blauw – Schoolfietsroute)

Voor bereikbaarheid van bestemmingen in het centrum vormen de Lichtenvoordsestraatweg en Dijkstraat een snelle verbinding die voorzien is van fietsstroken. Deze worden door de gemeente in 2020/2021 volledig heringericht en fietsvriendelijker uitgevoerd conform de recentste aanbevelingen van het CROW. Figuur 11 toont het nieuwe netwerk op de kaart.



Figuur 11 – Nieuw voorstel Hoofdfietsroute Gelderland bij Aalten

Via de N318 en de vernieuwde Lichtenvoordsestraatweg zijn fietsers snel in het (winkel)centrum en bij alle regionale bestemmingen die daar 'achter' liggen zoals College Schaersvoorde (Stationsplein en Slingelaan), station Aalten en de werklocaties ten zuiden van het spoor. De werklocaties De Driehoek en 't Boske door de nieuwe route sneller bereikbaar via het hoofdfietsnet.

Daarbij staat ook de herinrichting van de Admiraal de Ruyterstraat voor 2021 op de planning. Hoewel deze route niet opgenomen is in het Hoofdfietsnet, is dit wel een belangrijke fietsroute. Deze herinrichting zorgt voor meer fietscomfort op deze route die een belangrijke verbinding is richting het industrieterrein 't Broek, maar ook richting de kernen De Heurne en Dinxperlo.

Vanaf het station gaat vervolgens de fietsroute via de Landstraat verder over het hoofdfietsnetwerk richting het zuiden, naar Dinxperlo en Bocholt. Deze route maakt het, in combinatie met de internationale busverbinding, aantrekkelijk om in Bocholt te studeren aan de Bocholter Hochschule. De nieuwe fietsroute sluit daarmee ook perfect aan op de gewenste snelfietsverbinding Bocholt – Aalten – Lichtenvoorde.

In het onlangs vastgestelde uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Regio Achterhoek staat de fietsroute langs de N318 opgenomen. Daarmee is de fietsroute aangewezen als belangrijk speerpunt op regionaal niveau.

### **5.3 Vervolg**

Dit verkenningrapport vormt de aanleiding voor een raadsbesluit om de fietsroute langs de N318 aan te wijzen als voorkeursscenario en verder stappen te ondernemen richting realisatie. De volgende stappen zijn een processtap en een inhoudelijke stap:

In het proces is het van belang om het overleg met de provincie Gelderland intensiveren. De eerste gesprekken over het aanpassen van het Hoofdfietsnet Gelderland op basis van dit voorkeursscenario hebben reeds plaatsgevonden. Hierbij gaat het om het vervangen van de route door het centrum door de snellere en veiligere route langs de N318. Daarbij wordt de binnenkort her in te richten Lichtenvoordsestraatweg als verbindende route toegevoegd. Naar aanleiding van deze wijziging kan vervolgens worden gekeken naar de financiële haalbaarheid.

Inhoudelijk gaat het hierbij om het verder uitwerken van het VO naar een definitief ontwerp (DO). In dit definitief ontwerp wordt een gedetailleerde kostenraming gemaakt en worden de technische details verder uitgewerkt, zoals de te plaatsen fietsbrug en de grondkeringen. Daarnaast worden de verschillende oversteeklocaties over de N318 nader beschouwd en wordt gekeken naar oplossingen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Hierbij valt onder andere te denken aan het vergroten van de zichtbaarheid, het vergroten van de opstelruimte en het afsluiten van een oversteek.

