

Voorstel verkeerssituatie Kruisbergseweg

10-06-2009

Aan de westzijde van Doetinchem bevinden zich twee wegen die parallel lopen. De Kruisbergseweg en de Haareweg. Beide beginnen op het kruispunt Kruisbergseweg-Haareweg-Veldwijkseweg en eindigen op het kruispunt Kruisbergseweg – Haareweg - Kennedylaan-Ds v Dijkweg.

De Haareweg bestaat uit een relatief brede weg met deels aanliggende en deels vrijliggende fietspaden. Ter hoogte van het Surinameplein is een plein bestrating en 30 km gebied aangebracht. De Kruisbergseweg heeft het oude, smalle, dwarsprofiel behouden. Maar ontsluit wel het Ziekenhuis en het Rietveld. Het ziekenhuis is de grootste verkeerskundige attractie van Doetinchem. Het Rietveld heeft meer de duizend leerlingen.

Door de vormgeving van beide aansluitende kruispunten is er geen duidelijke prioriteit in beide wegen. Beide wegen mogen schijnbaar al het verkeer verwerken. Ondertussen zijn op de Kruisbergseweg, op een aantal punten, snelheid en doorstroom verlagende maatregelen genomen. Hiermee wordt de indruk gewekt dat in vergelijking met de Haareweg de Kruisbergseweg een lagere prioriteit heeft. Ook het dwarsprofiel van de Haareweg lijkt dit te onderschrijven.



Voorstel: Naar aanleiding van een aantal klachten van aanwonenden van de Kruisbergseweg, dat er teveel verkeer door deze weg komt en dat dit verkeer bovendien te snel rijdt heeft de D66-fractie een voorstel op papier gezet om de Haareweg voor het doorgaande verkeer te bestemmen en de Kruisbergseweg voor aanliggende bestemmingen. Om dit te bereiken zal er een knip moeten komen in de Kruisbergseweg.

Uitwerking.

Beleid:

Een belangrijk beleidsuitgangspunt is scheiding van verkeersstromen. Doorgaand verkeer mixen met plaatselijk verkeer veroorzaakt een discontinu verkeersbeeld doordat verkeer dat ter plaatse is afremt en afslaat. Of gewoon het doorgaande verkeer blokkeert omdat ze iemand willen uitlaten. Doorgaand verkeer zal in de regel ook met een hogere snelheid rijden. Het zoekgebied is voor hun een tijdskostende intermezzo. Verkeer met bestemming of herkomst zal juist langzamer rijden.

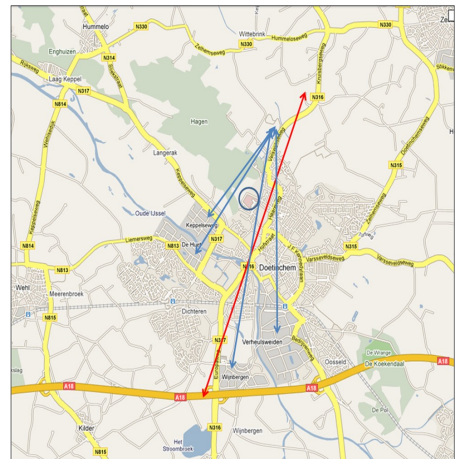
Strategie:

Als eerste worden de belangrijkste verkeersrelaties bepaald die door het zoekgebied hun weg zoeken. Daarna de relaties met herkomst of bestemming in het doelgebied. Deze relaties bepalen het verkeersbeeld in het zoekgebied.

A Doorgaande relaties door het zoekgebied

Welke doorgaande verkeersrelaties vinden hun weg door het zoekgebied:

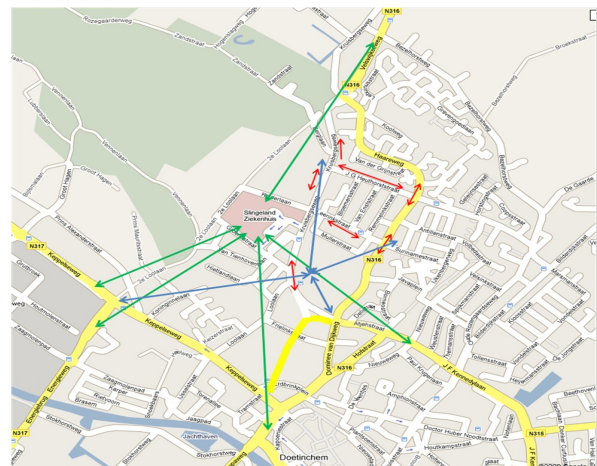
- Dit zijn de doorgaande relaties van Hengelo/Zelhem naar de snelweg. (De rode relatie)
- De relaties met herkomst of bestemming industriegebieden in Doetinchem (woon - werk) of het centrum (winkelen). (De blauwe relaties)



B . Relaties met herkomst en/of bestemming in het zoekgebied.

Welke relaties zijn er met herkomst en/of bestemming in het zoekgebied

- Het Ziekenhuis. (Groene relaties)
(Dit betreft woon – werk verkeer , bezoekers en patiënten voor poli of opname)
- Het Rietveld. (Blauwe relaties)
(Dit zijn ongeveer 1200 leerlingen en leraren, die vooral 's morgens tegelijk komen maar gedurende dag weer vertrekken)
- Basisschool en woningen (Rode relaties)
(Dit zijn de bewoners van de buurt die ondermeer hun kinderen naar de basisschool brengen die in de wijk is gevestigd)



In beide bovenstaande figuren is ook de Ruimzichtlaan aangegeven. Dit omdat de Ruimzichtlaan op korte termijn gereed komt.

De doorgaande relaties moeten met een redelijk gemiddelde door of langs het zoekgebied kunnen rijden. Ze mogen niet te veel hindernissen tegenkomen. Het moet “rendabel” zijn om de goede route te kiezen. Dat betekent dat een gemiddelde van 50 km/u haalbaar zou moeten zijn.

De relaties met herkomst of bestemming zoekgebied behoeven niet zo'n hoge gemiddelde snelheid te kunnen rijden. Zij zijn bijna op hun bestemming dan wel vertrekken net. En zijn eigenlijk bezig nog op gang te komen.

Als eerste wordt de prioritering voor het autoverkeer uitgewerkt.
 Door nu deze relaties op het bestaande wegennet te leggen ontstaat een prioriteitsoverzicht.



Wanneer we deze relaties op het huidige wegennet (incl Ruimzichtlaan) leggen ontstaat er een logische verdeling, voor het zoekgebied

- doorgaande verkeer over de Haareweg (Prioriteit 1)
- voor bestemmingsverkeer de Kruisbergseweg. (Prioriteit 2)

Mobiliteitsplan, aangenomen in 2007.

In 2007 is het mobiliteitsplan voor Doetinchem aangenomen. Dit plan geeft de verkeerssituatie voor de komende periode vorm. In het mobiliteitsplan wordt maar op één plaats een vergelijkende opmerking gemaakt.

Het vigerende wegcategoriseringsplan moet worden aangepast op grond van de resultaten van het mobiliteitsplan. Het gedeelte van de Kruisbergseweg tussen de Ds. Van Dijkweg en het Slingeland Ziekenhuis zal een andere inrichting krijgen.

Omdat de Kruisbergseweg over het gedeelte Ziekenhuis - Velswijkseweg met drempels en chicane al onaantrekkelijk is gemaakt lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat (onbewust) de politiek zich heeft uitgesproken voor het doorgaande verkeer over de Haareweg en bestemmingsverkeer over de Kruisbergseweg.

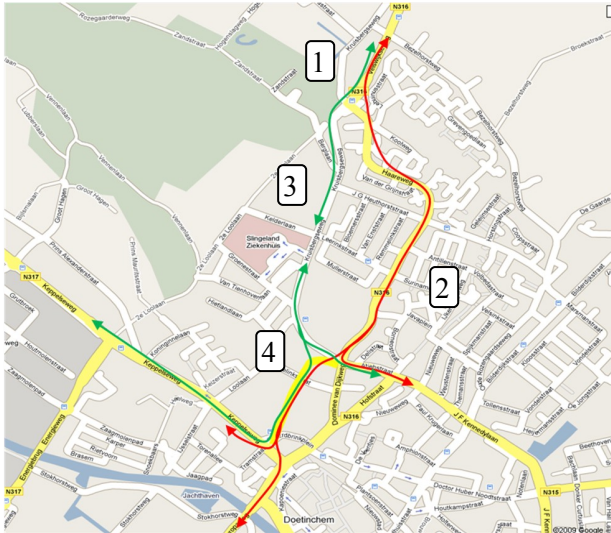
De conclusie:

- de Haareweg prioriteit 1 is en voor de doorgaande relaties moet worden bestemd die met een gemiddelde van 50 km/u hier kunnen rijden.
- De Kruisbergseweg prioriteit 2 heeft en voor de bestemmingsrelaties wordt bestemd.

Knelpunten:

Het bestaande wegennet is uitgangspunt voor de nieuwe plannen. Als eerste wordt de prioritering toegepast op het bestaande wegennet. Daar waar de prioritering en de referentiewaarde niet wordt gehaald wordt als knelpunt aangemerkt

Gegeven de vorm van beide wegen zijn er vier knelpunten aan te wijzen.



1. De splitsing/kruising van de Haareweg-Velswijkseweg-Kruisbergseweg
2. Het “plein” ter hoogte van de Surinamestraat.
3. Weren doorgaand verkeer door Kruisbergseweg
4. Kruising Haareweg-Kennedylaan-DS v Dijkweg-Ruimzichtlaan.

Ad1: Deze kruising is nu zodanig vormgegeven dat al het verkeer bijna automatisch de Kruisbergseweg wordt opgeleidt. Dit kruispunt moet zodanig worden ingericht dat het doorgaande verkeer logischerwijs de Haareweg kiest. Bestemmingsverkeer dient hier dus af te slaan.

Ad2: De Haareweg is ter hoogte van de Surinamestraat vormgegeven als plein. Dit heeft te maken met de Winkels die met name aan de oostzijde van de Haareweg zijn gesitueerd. De Haareweg zal zodanig moeten worden ingericht dat het verkeer kan doorrijden. Daarnaast dient met de winkels rekening te worden gehouden door brede trottoirs aan te brengen. Om de overzijde van de Haareweg te bereiken dient een oversteek met middengeleider te worden aangebracht.

Ad3:

Het doorgaande verkeer weren werkt alleen als het doorgaande verkeer zoveel vertraging ondervindt dat zo in het vervolg de Haareweg kiezen. Bestemmingsverkeer scheiden van doorgaand verkeer kan alleen als het doorgaande verkeer over ongewenste route, in dit geval de Kruisbergseweg, een onevenredige vertraging ondervindt. Of zelfs helemaal niet kan doorrijden. Het eerste is geprobeerd. Met drempels, een bushalte midden op de weg, chicanes is reeds geprobeerd het doorgaande verkeer op de Kruisbergseweg te weren. Dit is, getuige de klachten, niet echt gelukt. Overblijft dan nog een knip in de Kruisbergseweg.

Ad 4:

Het doorgaande verkeer van de Ruimzichtlaan en de Kennedylaan moet op dit kruispunt prioriteit krijgen op verkeer met bestemming Kruisbergseweg en Ds V Dijkweg. Hiervoor zal de kruising moeten worden heringericht. Zo zal op de Kennedylaan een aparte rijstrook voor het verkeer richting Haareweg en een aparte rijstrook richting Ruimzichtlaan moeten worden aangebracht.

Voor deze knelpunten zijn een aantal oplossingen opgesteld.

Oplossing voor knelpunt 1:

Om het verkeer naar de Haareweg te leiden zal het kruispunt Velswijkseweg – Kruisbergseweg -Haareweg anders moeten worden vormgegeven. Het moet een logische route zijn om van de Velswijkseweg naar de Haareweg te rijden. Dit kan worden bereikt door de Velswijkseweg - Haareweg als voorrangsweg de hoek om te leiden. Het wordt voor verkeer onaantrekkelijk om via de Kruisbergseweg te rijden. Men moet eerst rechtsaf en dan weer linksaf.



Oplossing voor knelpunt 4

Om een soepel overgang van de Kennedylaan en Ruimzichtlaan naar de Haareweg te verkrijgen zal het kruispunt Haareweg - Kennedylaan moeten worden aangepast. Hiervoor moeten wel drie huizen worden gecomoveerd. Tevens zal mogelijk één van bomen van het Arboretum moeten worden verplaatst. Tevens zal de ds v Dijkweg voor het autoverkeer worden afgesloten.

Door deze indeling ontstaat de mogelijkheid om het verkeer naar de Haareweg te bevoordelen ten koste van het verkeer naar de Kruisbergseweg. Dit laatste verkeer zal bij de nieuwe aansluiting Ruimzichtlaan - Kruisbergseweg nogmaals moeten wachten.



Oplossing voor knelpunt 3:

3: Het doorgaande verkeer werven is met name lastig als het verkeer eigenlijk gewoon fysiek kan doorrijden. Dit betekent dat op de Kruisbergseweg zodanige maatregelen moeten worden genomen dat doorgaand verkeer niet mogelijk wordt maar het ziekenhuis wel bereikbaar blijft.

Het meest logisch lijkt ter hoogte van de Leerinkstraat een scheiding maken die het mogelijk maakt om van uit het noorden de Kelderlaan te bereiken en vanuit het Zuiden het ziekenhuis. Vanuit de Leerinkstraat is het ziekenhuis ook te bereiken.



Er dient wel een bus en ziekenauto - doorsteek te worden aangebracht. Het nadeel is dat personeel met name de Kelderlaan moet gebruiken om bij de parkeerplaats voor personeel te komen. Dit personeel moet daardoor ver rondrijden.

Een beter knip lijkt de afsluiting van de noordtak van het kruispunt. Als het verkeer met bestemming Ziekenhuis kan dan via de Leerinkstraat of vanuit de Ruimzichtlaan de Kruisbergseweg gebruiken.

Ook hier dient een doorsteek te worden gemaakt. Maar dit is waarschijnlijk alleen nodig voor de bus. De ziekenauto kan via een bypass van de Kruisbergseweg naar de Kelderlaan worden geleid.



Fietsverkeer

De grootste fietsattractie is in dit gebied het Rietveld. Elke dag komen hier gemiddeld 1200 scholieren die fietsend het verkeer doorkruisen op de typische scholieren manier. Onnavolgbaar en vaak niet te sturen.

Beleid:

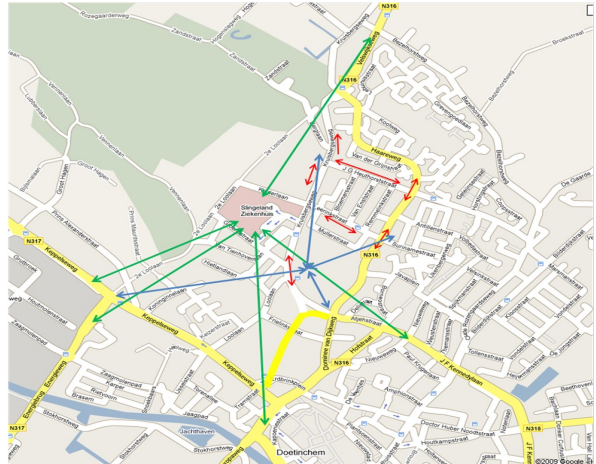
De meeste fietsers moeten naar Het Rietveld. Dit betekent dat De fietsrelaties liggen voor een groot deel gelijk aan de autorelaties die hun bestemming of herkomst in het zoekgebied hebben. En gaan dus kruisen met het doorgaand verkeer.

Daarom zal er veel aandacht moeten zijn voor het geleiden van het fietsverkeer. Maar ook moet er

aandacht zijn voor fietsroutes die zo min mogelijk samenlopen met de autorelaties. Daarom dient er een duidelijke fietsstructuur te komen. Hiervoor zijn weer de relaties in beeld gebracht.

Relaties:

Het verkeer naar het Rietveld bestaat voor 90% uit fietsende schooljeugd. Zij komen uit alle richtingen (Dit zijn de blauwe relaties in het figuur hiernaast.)



Goed is te zien dat de relatie van de herkomst en bestemming in zoekgebied (groen) voor een groot deel samenvallen met de fietsrelaties. (Blauw)



mogelijk dat scholieren uit zuid (via de oude brug), oost en noord-oost via deze oversteek kunnen rijden en niet extra de Kruisbergseweg belasten.

3: De scholieren uit de richting Velswijk kunnen de Kruisbergseweg volgen.

Wanneer we deze relaties op het bestaande wegennet leggen ontstaat een beeld waar de maatregelen voor de fietsers zouden moeten worden genomen.

1: Er lijkt dat een er een relaties gaat lopen over de 2^e Loolaan en dan verder via de van Tienhovenlaan. Deze wordt des te aantrekkelijker door de verharding van het fietspad op de 2^e Loolaan.

2: Er ontstaat dan de behoefte aan een fietspad tussen het Rietveld en de Haareweg. Deze zal tussen de nieuw te bouwen appartementen moeten worden geprojecteerd. Dit maakt het

Oplossingen:

Ad1: Met name de oversteek van de Keppelseweg vraagt aandacht. Hier kruisen twee fietsstromen elkaar. De stroom naar het Rietveld kruist de stroom naar Metzso en het ROC. Hier is een verkeersregelinstallatie. Maar deze moet worden ondersteunt door een of twee verkeersregelaars. Met name in de ochtendspits.

Ad 2: Met name op het kruispunt Kennedylaan - Haareweg moet aandacht worden besteed aan het fietsverkeer. Een belangrijke maatregel is het versimpelen van de fietsafhandeling en een snelle cyclus met alle fietsrichtingen tegelijk groen. Daarnaast moet al het fietsverkeer naar Het Rietveld uit oostelijke richting worden "verzameld" bij een oversteek. Door dit ter hoogte van de doorsteek naar

het Rietveld te situeren ontstaat een fietsverbinding die het voor de fietsers niet nodig maakt om langs de Kruisbergseweg te fietsen.

Ad3: Vanuit het noorden kunnen de fietsers de Kruisbergseweg volgen. Deze is tenslotte geknipt. Wel dient er een doorsteek voor fietsers bij de knip te worden aangebracht.

De belangrijkste oplossingsrichtingen voor de fietsers is dus één route via de 2^e Loolaan en een doorsteek van het Rietveld, tussen de appartementen, naar de Haareweg met een veilige oversteek. Hierdoor zijn doorgaand en bestemmingsverkeer gescheiden maar ook autoverkeer en fietsers.