



Gemeente Oude IJsselsteek

Achtergrond- document

Verkeerscirculatie
centrum Ulft

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Oude IJsselsteek

Achtergronddocument

Verkeerscirculatie centrum Ulft

Datum	18 maart 2013
Kenmerk	ODY012/Brg/0113
Eerste versie	12 december 2012

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Gemeente Oude IJsselsteek
Titel rapport	Achtergronddocument Verkeerscirculatie centrum Ulft
Kenmerk	ODY012/Brg/0113
Datum publicatie	18 maart 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	Albert Gerritsen, Bas Kippers
Projectteam Goudappel Coffeng	Gerwin de Boer, Alex Mulders, Astrid Geerts

Inhoud	Pagina	
1	Aanleiding	1
1.1	Centrumplan Ulft	1
1.2	Opgave	1
1.3	Onze aanpak	1
1.4	Leeswijzer	2
2	Gevoeligheidsanalyse	3
2.1	Beschrijving varianten en effecten	3
2.1.1	Variant Scheiden centrumgebonden verkeer vs woonverkeer	4
2.1.2	Variant Hard scheiden centrumgebonden verkeer vs woonverkeer	5
2.1.3	Varianten Verdelen van het centrumgebonden verkeer vs woonverkeer	6
2.2	Afweging en aanbevelingen	7
3	Voorkeursvariant	9
3.1	Voorkeursvariant in het kort	9
3.2	Toets verkeersgroei	10
3.3	Inrichting en gebruik	11
3.3.1	Veldstraat	11
3.3.2	Middelgraaf	12
3.3.3	Kortestraat	13
3.3.4	Heggenseveld (tussen Middelgraaf en Veldstraat)	13
3.3.5	Diergaarde	13
4	Conclusie	15
4.1	Conclusies	15

1

Aanleiding

1.1 Centrumplan Ulft

Voor het centrum van Ulft wordt een centrumplan uitgewerkt. Het centrumplan voorziet in een uitbreiding van het centrum met een full service supermarkt, een herontwikkeling in het zuidwestelijke deel van het centrum en een herinrichting van de openbare ruimte. Bij die herinrichting wordt het voetgangersgebied uitgebreid, waardoor de verkeerscirculatie in het centrum en omgeving verandert. Onderdeel van het Centrumplan van Ulft is het verkeerscirculatieplan (VCP). Het VCP is op 29 januari 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. Onderdeel hiervan is de realisatie van een dwarsverbinding tussen de Middelgraaf en de Veldstraat, die tijdelijk is aangelegd.

1.2 Opgave

De voorgestelde verkeerscirculatie bestaat onder andere uit de aanleg van een nieuwe permanente oost-westverbinding, ten zuiden van het voetgangersgebied. Dit is een dwarsverbinding tussen de Middelgraaf en de Veldstraat. Over de haalbaarheid van deze dwarsverbinding is onzekerheid ontstaan. Dit komt doordat de gronden die voor de verbinding nodig zijn niet in eigendom zijn van de gemeente en niet zomaar kunnen worden verkregen. De gemeente heeft daarom Goudappel Coffeng BV gevraagd welke mogelijke alternatieven er zijn als de dwarsverbinding niet wordt gerealiseerd.

1.3 Onze aanpak

Voor het beantwoorden van de vraag is onderzocht hoe de verkeersstromen in het centrum van Ulft veranderen bij een wijziging van de verkeersstructuur. Welke veranderingen treden op als er geen 'nieuwe' dwarsverbinding wordt gerealiseerd en hoe kunnen de negatieve effecten daarvan beperkt worden door gebruik te maken van circulatiemaatregelen. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn de verdeling van de verkeersdruk in het centrum en omliggende woonstraten en de mate waarin de ontstane verkeersdruk past bij de functie en inrichting van de wegen.

Het onderzoek is in twee stappen uitgevoerd. Gestart is met een gevoeligheidsanalyse voor het bepalen van het invloedsgebied. Hierbij zijn drie hoofdvarianten onderzocht:

- Scheiden van centrumgebonden verkeer en woonverkeer;
- Hard scheiden van centrumgebonden verkeer en woonverkeer;
- Verdelen van het centrumgebonden verkeer.

Stap 2 is het toetsen van een voorkeursalternatief. Hierbij is onderzocht in hoeverre de gewijzigde verkeersstromen leiden tot een toe- of afname van het verkeer op de straten, of dat nog past bij de functie en inrichting van de weg en of er aanvullende maatregelen nodig zijn die de gekozen structuur ondersteunen.

Voor de studie is gebruik gemaakt van recentelijk uitgevoerde verkeerstellingen (2012) en het verkeersmodel van de gemeente Oude IJsselstreek.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de resultaten van de gevoeligheidsanalyse. Hoofdstuk 3 beschrijft het voorkeursalternatief en de toetsing hiervan. In hoofdstuk 4 zijn conclusies en aanbevelingen opgenomen. Bij dit achtergronddocument hoort een 'Publieksversie' waarin voornamelijk het voorkeursalternatief wordt uitgelegd en de effecten die daarbij optreden.

2

Gevoeligheidsanalyse

In dit hoofdstuk zijn de resultaten beschreven van de gevoeligheidsanalyse. In de gevoeligheidsanalyse zijn de varianten vergeleken met een referentiesituatie. Deze referentiesituatie 2020 bestaat uit de maatregelen uit het VCP, met onder andere een dwarsverbinding tussen de Middelgraaf en de Veldstraat. Daarnaast is uitgegaan van een centrum waarbij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn verondersteld, waaronder een extra supermarkt. Ook de maatregelen uit het VCP zijn in de referentie 2020 geëffectueerd.

In paragraaf 2.1 zijn de varianten en de effecten beschreven en in paragraaf 2.2 de afweging tussen de varianten en aanbevelingen voor het vervolg.

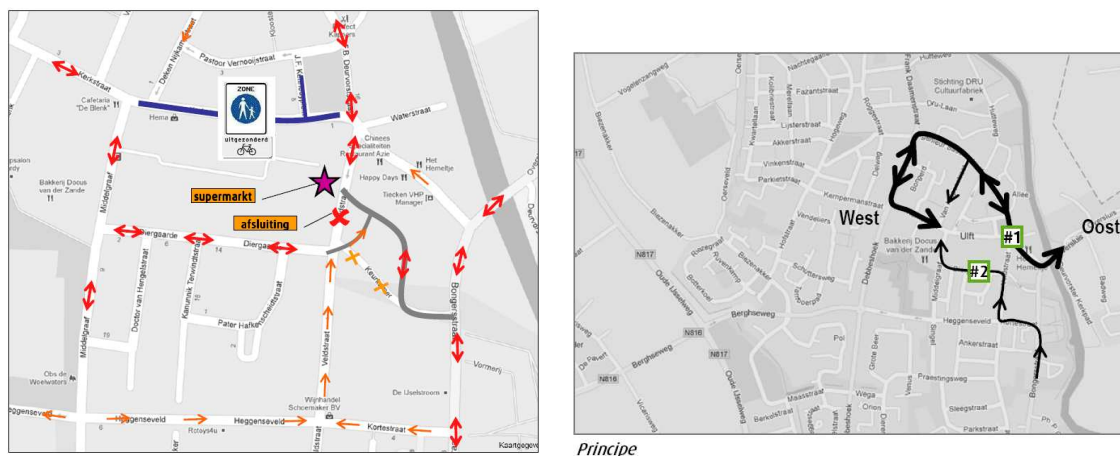
2.1 Beschrijving varianten en effecten

In onderstaande paragrafen wordt ingegaan op de drie onderzochte varianten:

- Scheiden van centrumgebonden verkeer en woonverkeer;
- Hard scheiden van centrumgebonden verkeer en woonverkeer;
- Verdelen van het centrumgebonden verkeer.

Per variant volgt een plaatje van de maatregelen in de variant en de verandering van de verkeersstromen in de straten. Getoetst wordt of de verkeersstromen toe- of afnemen ten opzichte van de referentiesituatie en of ze voldoen aan de streefwaarden die zijn opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente. Dit is een eerste toets of het gebruik van de weg (intensiteit) past bij de functie en dus inrichting van de weg.

2.1.1 Variant Scheiden centrumgebonden verkeer vs woonverkeer



Figuur 2.1: Maatregelen variant Scheiden centrumgebonden verkeer versus woonverkeer

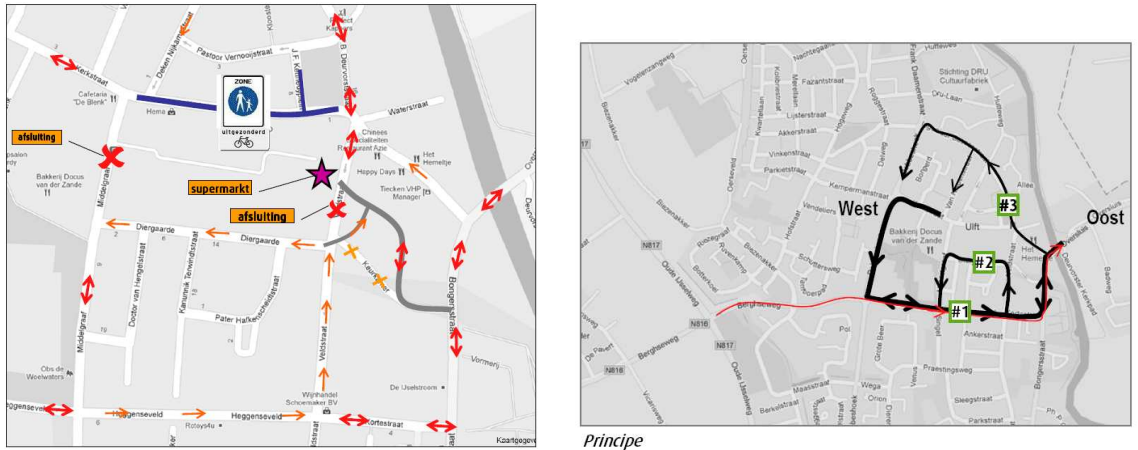
Door de maatregel de Veldstraat los te koppelen van de Keurkamer ontstaat er een oost-westroute door het noordelijke deel van het centrum (via F.B. Deurvorststraat en Ing. Sassenstraat (#1)). Een klein deel van het centrumgebonden verkeer rijdt in dit alternatief door de zuidelijke woonstraten. Er ontstaat een oost-westelijke route door de Kortestraat via de Diergaarde naar de Middelgraaf (#2).

Beschrijving effecten

Bij het niet realiseren van een dwarsverbinding wijkt het centrumgebonden verkeer uit naar andere routes. Met het afsluiten van de Veldstraat kan verkeer niet vanuit de route vanaf de Keurkamer naar het westen rijden. Wel blijft er een oost-westelijke verkeersstroom ontstaan, via de Kortestraat – Veldstraat – Diergaarde. De verkeersdruk in deze woonstraten neemt dan ook toe ten opzichte van een toekomstige referentiesituatie, maar de hoeveelheid verkeer blijft onder de streefwaarde van 3.000 mvt per etmaal. Dit is voor de woonstraten qua autoverkeer de streefwaarde, zoals ook is opgenomen in het verkeersbeleid van de gemeente (bron: GVVP Oude IJsselstreek, p.47).

Door de afsluiting van de Veldstraat en het ontbreken van de dwarsverbinding wordt de route via Debbenshoek – Ing. Sassenstraat – F.B. Deurvorststraat meer gebruikt. Hierdoor komt het autoverkeer op deze straten boven de streefwaarde van 3.000 mvt uit. Voor het centrumgebonden verkeer biedt het alternatief een heldere en leesbare structuur. De aanrijroute naar de parkeergelegenheden is dezelfde als de route terug.

2.1.2 Variant Hard scheiden centrumgebonden verkeer vs woonverkeer



Figuur 2.2: Maatregelen variant Hard scheiden centrumgebonden verkeer versus woonverkeer

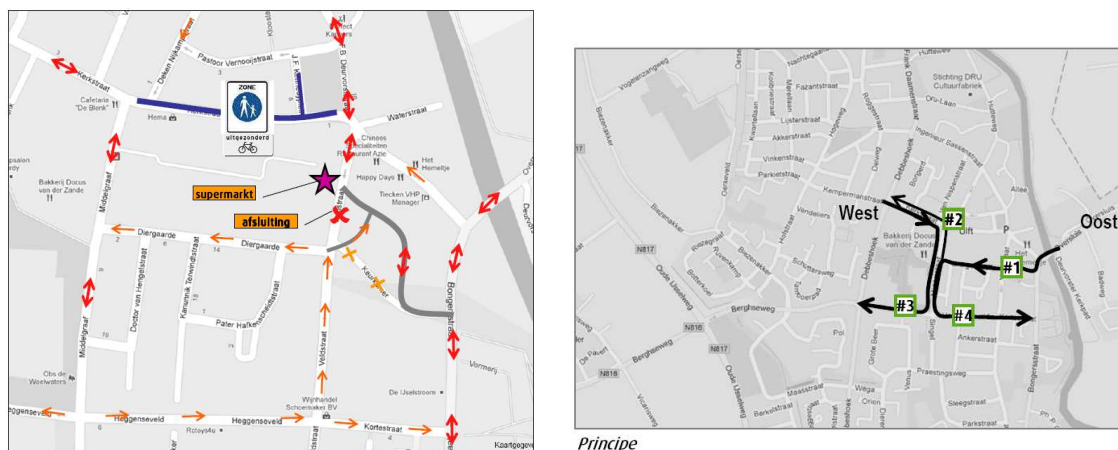
Met de afsluitingen wordt het centrumgebonden verkeer en het verkeer van de woonbuurten gescheiden. Het verkeer kiest hierdoor andere zuidelijke routes. Het verkeer verschuift naar de Heggenseveld; dit geldt vooral voor het verkeer van west naar oost (#1). De route is dermate aantrekkelijk dat ook doorgaand verkeer van deze route gebruik maakt. De route trekt verkeer van de zuidelijke route rondom de kern via de Anton Tijdinklaan. De route van oost naar west gaat deels over de Diergaarde (#2) en deels over de F.B. Deurvorststraat (#3).

Beschrijving effecten

Met het afsluiten van de Veldstraat en de Middelgraaf is een noord-zuidroute langs het centrum niet meer mogelijk. Zowel de Kerkstraat als de Keurkamer krijgen hierdoor de functie van de toegangsweg naar het centrum. Door tweerichtingsverkeer in de Kortestraat door te voeren ontstaat een west-oostelijke route over Heggenseveld - Kortestraat. De totale hoeveelheid autoverkeer door beide straten komt hierdoor boven de streefwaarde van 3.000 mvt uit.

Het alternatief biedt een weinig leesbare structuur. Door de onheldere structuur bestaat de kans op zoekverkeer en sluipverkeer door de woonstraten.

2.1.3 Varianten Verdelen van het centrumgebonden verkeer vs woonverkeer



Figuur 2.3: Maatregelen variant Verdelen van centrumgebonden verkeer versus woonverkeer

In dit alternatief ontstaat voor het centrumverkeer een route oost-west via de Keurkamer en de Diergaarde (#1). Hier kan het verkeer een keuze maken noordelijk te rijden via de Kerkstraat (#2) of zuidelijk te rijden via de Middelgraaf (#3). Daarnaast is er een route west-oost (#4) via de Middelgraaf, Heggenseveld en de Kortestraat.

Beschrijven van de effecten

Het instellen van eenrichtingsverkeer op zowel de Diergaarde als de Heggenseveld en het omdraaien van de rijrichting op de Kortestraat zorgt voor een verdeling van het centrumgebonden verkeer. Hierdoor blijven de verkeersintensiteiten op de woonstraten binnen de streefwaarde van 3.000 mvt. In dit alternatief ontstaan er twee centrumlussen.

- één oostelijke lus via Diergaarde – Middelgraaf – Heggenseveld (oost) – Kortestraat;
- één westelijke lus via Kerkstraat – Middelgraaf – Heggenseveld (west).

De lussenstructuur biedt een logische routing voor het centrumgebonden verkeer.

2.2 Afweging en aanbevelingen

Bij het niet realiseren van een dwarsverbinding wordt duidelijk dat het verkeer andere routes gaat gebruiken. Centrumgebonden verkeer gaat gebruik maken van de omliggende woonstraten. Enkele woonstraten zijn smal in profiel en derhalve niet geschikt als volledige ontsluiting van het centrum. In figuur 2.4 zijn de effecten van de varianten zichtbaar gemaakt.



Figuur 2.4: Effecten van de varianten ten opzichte van de referentiesituatie

In de variant waar door de afsluiting van de Veldstraat het centrumverkeer wordt gescheiden van het woonverkeer, ontstaat een verkeerstoename op de noordelijke route via de F.B. Deurvorststraat. Deze straat komt daardoor boven de gestelde streefwaarde uit. Op de omliggende woonstraten blijft de hoeveelheid autoverkeer binnen de streefwaarde, maar wordt het wel drukker dan in de referentiesituatie.

Met een hardere scheiding van het centrumgebonden verkeer van het woonverkeer zijn geen noord-zuidroutes meer mogelijk nabij het centrum. Zowel de Diergaarde als de Middelgraaf profiteert hiervan en krijgt hierdoor minder autoverkeer door de straat. Het centrumgebonden autoverkeer verschuift naar de zuidelijke route van de Heggenseveld en de Kortestraat. Beide straten worden met deze maatregelen dermate aantrekkelijk voor het verkeer, dat de hoeveelheid autoverkeer boven de streefwaarde uitkomt.

Aanbevelingen

Door het principe van het verdelen van het centrumgebonden verkeer blijft de hoeveelheid autoverkeer door de woonstraten binnen de streefwaarden, hoewel het verkeer op bijna alle wegvakken toeneemt. Verkeerskundig gezien geniet de variant 'Verdelen van het centrumgebonden verkeer' de voorkeur.

Aandachtspunt blijven de Middelgraaf en de Diergaarde. In de Diergaarde is de toename relatief groot (maar binnen de streefwaarde). Op de Middelgraaf wordt de streefwaarde bijna bereikt. Gezien de aanwezigheid van meerdere functies aan die weg, moet kritisch gekeken worden naar de toekomstige verkeersdruk in relatie tot de inrichting van de weg. Dit kan in het voorkeursalternatief worden uitgewerkt.

Verder verdient het de aanbeveling om in fase 2 van het centrumplan goed te kijken naar de inrichting van de westelijke parkeerterreinen. Het heeft de voorkeur het autoverkeer zowel ingaand als uitgaand zo veel mogelijk te sturen op de aansluiting met Debbeshoek. Dit kan door het parkeerterrein zodanig te ontwerpen dat de meeste automobilisten de westelijke in- en uitgang gebruiken en hierdoor niet een route over de Middelgraaf volgen. Met een dergelijke ingreep is het haalbaar om het totale autoverkeer op de Middelgraaf onder de streefwaarde van 3.000 mvt te houden.

Dit rapport heeft zich beperkt tot het personenautoverkeer. Voor het bevoorradersverkeer gelden andere routes van en naar het centrum. Uitgangspunt is dat het vrachtverkeer minimaal gebruik maakt van de woonstraten. Voor het vrachtverkeer geldt dat voor het binnenrijden van Ulft al een keuze is gemaakt voor een westelijke of oostelijke route, afhankelijk van de eindbestemming. De routes worden met bebording aangegeven en gecommuniceerd met de winkeliers. De bevoorradersroute is niet onderscheidend voor de varianten.

3

Voorkeursvariant

3.1 Voorkeursvariant in het kort

Binnen de variant 'Verdelen centrumverkeer' vormen de Kerkstraat - Middelgraaf en Bongersstraat - Keurkamer de hoofdentrees van het centrum. Voor het autoverkeer in het centrum van oost naar west en omgekeerd ontstaat een route ten zuiden van het voetgangersgebied. Van oost naar west vanaf de Keurkamer via de Diergaarde naar de Middelgraaf. Van west naar oost rijdt het centrumverkeer via de Middelgraaf en de Hegenseveld en Kortestraat naar de Keurkamer.

Voor het bevoorradingsverkeer geldt zo veel mogelijk een route via de toegangen naar het centrum. Bevoorradingsverkeer met een bestemming in het westen van het centrum rijdt via de ontsluiting via de Debbeshoek - Kerkstraat. Met een bestemming aan de oostzijde van het centrum is de Bongersstraat - Keurkamer de voorgeschreven route. De voorkeursvariant is ten opzichte van deze variant op één onderdeel aangepast. Voor de bevoorrading van onder meer de wijnhandel aan de Veldstraat blijft een routing mogelijk via de Keurkamer en de Veldstraat. De route van de Veldstraat is derhalve in één richting van noord naar zuid (tussen de Diergaarde en de Kortestraat). De Keurkamer inclusief de verbinding met de Veldstraat is geheel tweerichtingsverkeer.

Voor de fietsers speelt de Kerkstraat (het huidige voetgangersgebied) een rol in de ontsluiting van de supermarkt. Fietsers kunnen met aangepaste snelheid door het voetgangersgebied. Belangrijk aandachtspunt is de ingang van de supermarkt en de daadwerkelijke locatie van de stallingen. Voor de fietsers is vanuit het zuiden een route vanaf de Bongersstraat de beste route, vanwege de aanwezige vrijliggende fietspaden. Vanuit het oosten kan de F.B. Deurvorststraat goed gebruikt worden. Door de aanleg van de Keurkamer rijdt er naar verwachting bijna geen autoverkeer meer over de F.B. Deurvorststraat. Dit biedt meer ruimte voor de fietsers. Andere routes door het gebied zijn de routes naar de voorzieningen tussen de Middelgraaf en Debbeshoek. Fietsers kunnen hier binnendoor rijden naar onder andere de scholen en de sportvoorzieningen.

De voorkeursvariant is verkeerskundig op een tweetal criteria getoetst:

- toets op de verkeersgroei;
- toets op inrichting en toekomstig gebruik.

Om een goede inschatting te kunnen maken van de gevolgen wordt de voorkeursvariant vergeleken met de huidige situatie. Hiervoor is onder andere gebruik gemaakt van recente verkeerstellingen (2012).

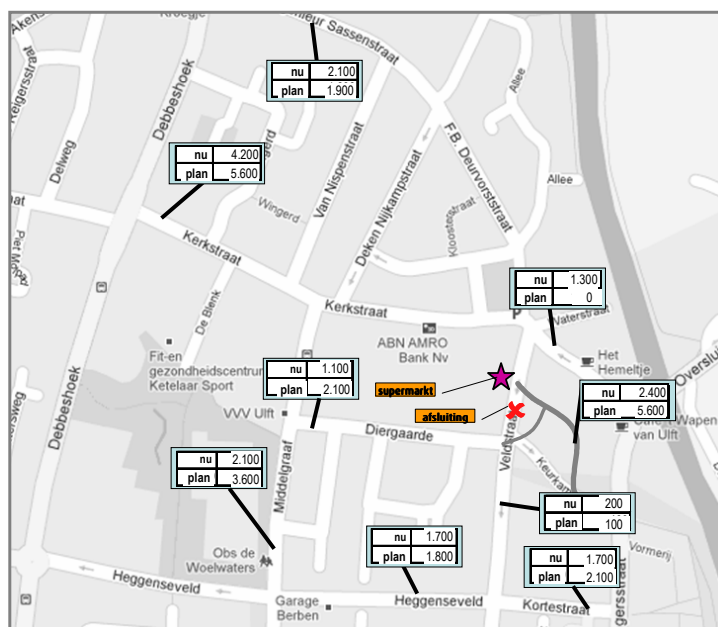
3.2 Toets verkeersgroei

Door het voorstel de verkeerscirculatie in het centrum aan te passen ontstaat een andere verdeling van de verkeersstromen. De kaart hiernaast laat een vergelijking zien van het huidige autoverkeer door de diverse straten rondom het centrum en de toekomstige hoeveelheid autoverkeer.

Belangrijk om hierbij te vermelden is dat de gewijzigde hoeveelheid verkeer drie oorzaken kent:

- de autonome groei van het verkeer (groei van het verkeer tussen 2012 en 2020);
- de groei van het centrum, met o.a. de ontwikkeling van een full service supermarkt die dagelijks 2.500 ritten genereert;
- de verandering van de verkeerscirculatie.

Met het voorstel zal in 2020 een aantal straten fors drukker worden. Dit geldt voor de Diergaarde, de Middelgraaf, de Kerkstraat en de Keurkamer. In het tabel 3.1 ontbreekt de Veldstraat (noord) tussen de Kerkstraat en de Keurkamer. Hier neemt het verkeer ten opzichte van huidig (circa 1.250 mvt/etmaal) toe tot circa 2.700 mvt/etmaal. Deze schatting moet wel worden gezien als een bovengrens. In de plansituatie is ervan uitgegaan dat de F.B. Deurvorststraat tussen de Kerkstraat en de Bongerd een andere verkeers-luwere functie krijgt. In de rekenmodellen is dit verkeer volledig verschoven naar de Keurkamer, Veldstraat om vervolgens naar de F.B. Deurvorststraat in noordelijke richting naar zijn bestemming te rijden. In tabel 3.1 zijn ook de procentuele verschillen tussen de verschillende planjaren zichtbaar gemaakt.



	groei/ afname autoverkeer				
	huidig 2012	autonoom	plan 2020	plan tov huidig	plan tov autonoom
Keurkamer	2.400	2.600	5.600	133%	115%
Veldstraat	200	300	100	-50%	-67%
F.B. Deurvorststraat	1.300	1.400	0	-100%	-100%
Ir. Sassenstraat	2.100	2.200	1.900	-10%	-14%
Kerkstraat	4.100	4.700	5.600	37%	19%
Middelgraaf	2.100	2.300	3.600	71%	57%
Diergaarde	1.100	1.300	2.100	91%	62%
Heggenseveld	1.700	1.800	1.800	6%	0%
Kortestraat	1.700	1.700	2.100	24%	24%

Tabel 3.1: Hoeveelheden motorvoertuigen per etmaal

Voor zowel de Kerkstraat als de Keurkamer geldt dat deze als entree fungeren naar het centrumgebied. De Keurkamer wordt daarop nog aangepast. De groei van het autoverkeer kan hier worden opgevangen. Voor de Diergaarde geldt dat de toekomstige verkeersaantallen passen bij het gebruik en de inrichting van de weg (zie paragraaf 3.3). In het geval van de Middelgraaf wordt de streefwaarde overschreden. Fase 2 van het Centrumplan Uft biedt daarvoor een oplossing. Door dit gebied directer te ontsluiten op Debbeshoek, hoeft het verkeer van de parkeerterreinen geen gebruik meer te maken van de Middelgraaf. Het gebruik van de Middelgraaf neemt af en er wordt voldaan aan de streefwaarde.

3.3 Inrichting en gebruik

In de woonstraten is getoetst of het mengen van het verkeer niet tot onacceptabele en onveilige verkeerssituaties leidt. Conclusie is dat ondanks de groei van het autoverkeer in een aantal woonstraten, het toekomstige gebruik past bij de inrichting van de straten. Hieronder worden per woonstraat kort de resultaten van de toets beschreven en de aanbeveling die hieruit volgt.

3.3.1 Veldstraat



Breedte profiel: 4,80 m (smalste deel)
 Plan voorziet niet in wijzigingen van de verkeerssituatie
 Intensiteiten autoverkeer
 Nu: 300
 Plan: 100
 Wegcapaciteit ongeveer 2.500 – 3.000 (smal profiel)
 Beperking in capaciteit is het smalle profiel

Het toekomstige gebruik past bij de inrichting van de straat. Met de komst van de supermarkt kan de Veldstraat wel belangrijker worden voor de fiets. Voor het autoverkeer zal de Veldstraat ter hoogte van huisnummer 22 worden geknipt. Hierdoor blijven de autostromen vergelijkbaar met de huidige situatie. Door de lage verkeersintensiteiten in de toekomst zien wij geen problemen voor de verkeersveiligheid.

Met het voorstel van de voorkeursvariant wijzigt er voor de Veldstraat niet iets wezenlijks. In de inrichting stellen wij voor om tegelijk met de realisatie van de Keurkamer de overgang naar de Veldstraat (ten zuiden van de Diergaarde) duidelijk te accentueren. Wij stellen voor om de overgang vorm te geven als een inritconstructie. Daarmee is het ook voor de weggebruikers duidelijk dat de stroom vanaf de Keurkamer naar de Veldstraat ondergeschikt is.

Op het noordelijke deel van de Veldstraat wordt een forse toename van de verkeersintensiteit verwacht tot circa 2.700 mvt/etmaal. Dit is de bovengrens, omdat hierbij uitgegaan wordt van een verkeerssluwte (lees geen verkeer) door de F.B Deuvorststraat tussen de Kerkstraat en Debbeshoek. Ook de bovengrens past nog bij de streefwaarde die voor de Veldstraat geldt.

3.3.2 Middelgraaf



Breedte profiel: 5,30 m (smalste deel)

Plan voorziet niet in wijzigingen verkeerssituatie

Intensiteiten autoverkeer

Nu: 2.300

Plan: 3.600

Wegcapaciteit ongeveer 2.200 – 4.000

Beperking in capaciteit: haaks parkeren en bushalte op rijbaan

De Middelgraaf is een gemengde straat met verschillende voorzieningen. Hier ligt de huidige ontsluiting van de parkeergelegenheden van De Blenk. Daarnaast kent de Middelgraaf een woonfunctie, een schoolzone en een woonvoorziening voor senioren. Zowel de schoolzone als de woonvoorziening voor senioren zal op termijn verdwijnen. De Middelgraaf kent een ruimere opzet dan de andere woonstraten, waardoor er ook een hogere wegcapaciteit kan worden gehanteerd. De norm van 4.000 mvt/etmaal. Deze norm wordt verlaagd naar 2.500 mvt/etmaal door de aanwezigheid van de haaksparkeravakken. In de plansituatie wordt die streefwaarde overschreden. Op termijn wordt de woonvoorziening voor ouderen hier opgeheven waardoor de intensiteiten op de Middelgraaf lager zullen uitvallen. Met de ontwikkeling van fase 2 De Blenk van het centrumplan Ulft wordt een directere verbinding gemaakt van de parkeerplaatsen naar de Debbeshoek. In deze ontstane eindsituatie nemen de intensiteiten Middelgraaf verder af tot onder de lagere streefwaarde (2.500 mvt/etmaal).

De Middelgraaf kent in de huidige situatie een drietal plateaus. Het plateau Middelgraaf - Diergaarde wijkt af; dit plateau is wel ingelegd in andere klinkers maar kent geen snelheidsremming. Voorstel is hier een volwaardig plateau in te leggen.

3.3.3 Kortestraat



Breedte profiel: 4,60 m (smalste deel)
Plan voorziet niet in wijzigingen verkeerssituatie
Intensiteiten autoverkeer
Nu: 1.800
Plan: 2.100
Wegcapaciteit ongeveer 2.500 – 3.000
Beperking in capaciteit is het smalle profiel door de asverspringingen

Verkeerskundig zijn voor de Kortestraat geen wijzigingen noodzakelijk. Functie en gebruik van de straat worden door het plan niet wezenlijk anders. Opvallend in de Kortestraat is het trottoir dat deels ontbreekt aan één zijde van de straat.

3.3.4 Heggenseveld (tussen Middelgraaf en Veldstraat)



Breedte profiel: 5,20 m (smalste deel)
Plan voorziet in rijrichting oost-west (nu tweerichtingsverkeer)
Nu: 1.500
Plan: 1.800
Wegcapaciteit ongeveer 2.800 – 6.000
Beperking in capaciteit is het relatief smalle profiel mede door asverspringingen

Voor de Heggenseveld geldt dat door het plan de functie en het gebruik van de straat niet wezenlijk veranderen. De relatieve breedte van het profiel kan worden benut. Dit is verkeerskundig niet noodzakelijk. Suggestie is om de parkeervakken die nu te smal zijn, te verbreden tot 2,5 meter; daarmee het profiel van de straat te versmallen en meer ruimte te bieden voor het groen.

3.3.5 Diergaarde



Breedte profiel: 6,00 m (smalste deel); met geparkeerde auto's 4,20 m
Plan voorziet in rijrichting oost-west (nu tweerichtingsverkeer)
Intensiteiten autoverkeer
Nu: 1.000
Plan: 2.100
Wegcapaciteit ongeveer 2.800 – 6.000
Beperking in capaciteit is het parkeren op rijbaan

De voorkeursvariant gaat uit van het instellen van eenrichtingsverkeer voor de auto oost-west. Dit past bij het langsparkeren wat nu al aan de 'noord'zijde gebeurt. Met het straatparkeren en het relatief smalle profiel is er weinig ruimte voor de fietsers. Aanvullende maatregelen zijn nodig als dit tot duidelijke problemen leidt. De locatie van de ingang van de toekomstige supermarkt, evenals de locatie van de fietsstallingen speelt

hierbij een rol. Voor de bezoekers aan de supermarkt met de fiets liggen drie oost-westroutes voor de hand:

- via het voetgangersgebied van de Kerkstraat;
- achterlangs via het parkeerterrein ten zuiden van de Kerkstraat;
- via de Diergaarde naar de Veldstraat.

Wij bevelen aan het fietsverkeer zo veel mogelijk te stimuleren gebruik te maken van de Kerkstraat. Het fietsverkeer kan dan met gepaste snelheid rijden door het voetgangersgebied.

Afhankelijk van de snelheid van het autoverkeer is het nodig om met de aansluiting op de Kanunnink Terwindtstraat een plateau te realiseren. Ook klinkerverharding in plaats van het huidige asfalt biedt een mogelijkheid om de snelheid van het autoverkeer te beheersen. Opvallend is verder de openbare verlichting; hier kunnen lagere lantaarnpalen meer de uitstraling geven die past bij een woonstraat. Resumerend is er voortsnog geen verkeerskundige noodzaak om de inrichting van de Diergaarde te veranderen.

4

Conclusie

4.1 Conclusies

De gemeente heeft Goudappel Coffeng gevraagd te onderzoeken welke alternatieven mogelijk zijn als de dwarsverbinding Middelgraaf - Veldstraat niet wordt gerealiseerd. Een alternatief voor de dwarsverbinding is het verdelen van het centrumverkeer over de bestaande woonstraten. Uitgangspunt voor de hoofdontsluiting van het centrum blijven de twee entrees via de Debbeshoek - Kerkstraat en de Bongersstraat - Keurkamer.

De nieuwe ontsluiting is op twee verkeerskundige criteria getoetst:

- toekomstige verkeersgroei;
- toekomstig gebruik en inrichting.

Verkeersgroei

Door de aangepaste verkeerscirculatie ontstaat een verkeerstoename op de Diergaarde, de Veldstraat(noord) en de Middelgraaf. Relatief groeit het autoverkeer fors, de absolute toename blijft echter op de Diergaarde en de Veldstraat(noord) op een dusdanig niveau dat het past binnen de huidige inrichting van de straat. Op de Middelgraaf wordt de streefwaarde overschreden. Een nieuwe verbinding tussen de Debbeshoek en de Middelgraaf, die is voorzien in de 2e fase van de centrumontwikkeling, zorgt ervoor dat ook op de Middelgraaf aan de streefwaarde wordt voldaan. Een vervroegde realisatie van deze verbinding is daarom aan te bevelen.

In de woonstraten is getoetst of het mengen van het verkeer niet tot onacceptabele en onveilige verkeerssituaties leidt. Conclusie is dat ondanks de groei van het autoverkeer bijna alle woonstraten voldoen. Met de dwarsverbinding tussen Debbeshoek en de Middelgraaf zal ook de Middelgraaf voldoen.

Ook op de Kerkstraat en de Keurkamer neemt het verkeer toe. Beide straten krijgen een stevigere functie in de ontsluiting van het centrum. Hierdoor ontstaan duidelijke entrees voor het centrum. Voor de Keurkamer geldt dat de tijdelijke inrichting wordt aangepast op zijn 'nieuwe' functie.

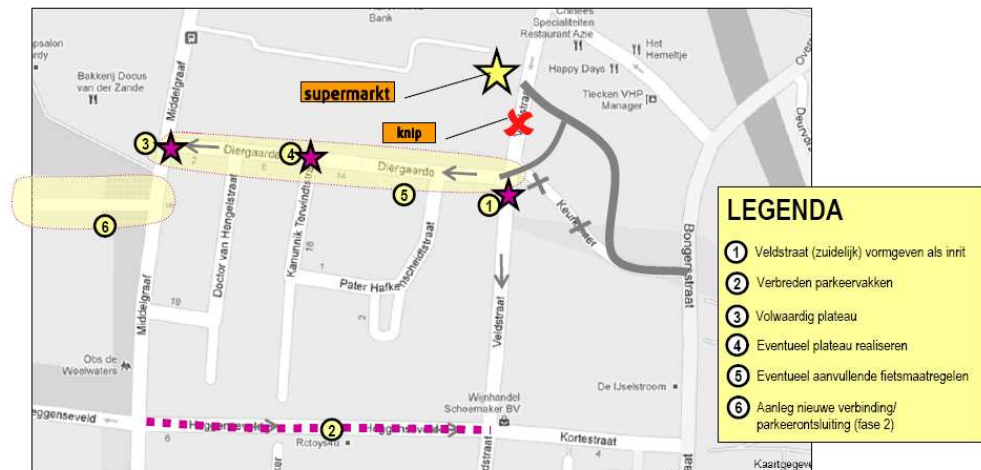
Toekomstig gebruik en inrichting

In de woonstraten is getoetst of het mengen van het verkeer niet tot onacceptabele en onveilige verkeerssituaties leidt. Conclusie is dat hiervan geen sprake is, ondanks de groei van het autoverkeer op een aantal straten. In de woonstraten past het gebruik bij de inrichting van de straten. Op de Middelgraaf wordt een overschrijding van de streefwaarde geconstateerd. Dit wordt opgeheven na realisatie van de 'nieuwe' verbinding tussen de Debbeshoek en de Middelgraaf die is opgenomen in de 2^e fase van het centrumplan Ulft.

Aanvullende maatregelen

Met het voorstel komt er wel centrumgebonden verkeer door de woonstraten. Extra maatregelen kunnen de voorgestelde circulatie ondersteunen en ervoor zorgen dat het verkeer met gepaste snelheid en dus voldoende veiligheid wordt ingepast. In onderstaande figuur zijn voorstellen voor maatregelen opgenomen.

AANVULLENDE MAATREGELEN



Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**