

Verkeers- circulatie Centrum Ulft



Publieksversie:
studie naar
alternatieve
verkeerscirculatie

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



Inhoudsopgave

| | |
|---------------------------------------|----|
| 1. Verkeerscirculatie Centrumplan Uft | 4 |
| 2. De opgave | 6 |
| 3. Voorgestelde alternatief | 8 |
| 4. Auto-ontsluiting | 10 |
| 5. Vrachtontsluiting | 14 |
| 6. Fietsontsluiting | 16 |
| 7. Conclusies & aanbevelingen | 18 |

Bijlage: Achtergronddocument

1. Verkeerscirculatie Centrumplan Ulft

Ulft is de centrumgemeente van de gemeente Oude IJsselstreek. Het centrum heeft een bovenlokale functie, niet alleen voor de dagelijkse boodschappen maar ook om te winkelen. Met het Centrumplan Ulft wordt gewerkt aan een nieuw en aantrekkelijk winkelcentrum. Het **Centrumplan Ulft voorziet** onder andere in:

- herinrichting van de openbare ruimte;
- herontwikkeling van het zuidwestelijke deel (De Blenk);
- uitbreiding van het centrum met een extra supermarkt.

Bij de herinrichting van de openbare ruimte is een groot deel van de Kerkstraat ingericht als voetgangersgebied, zoals nevenstaande en onderstaande foto's weergeven. Hierdoor is de **verkeerscirculatie voor het autoverkeer in het centrum veranderd**.



Entree voetgangersgebied centrum Ulft
(vanaf J.F. Kennedyplein)



Entree voetgangersgebied centrum Ulft (vanaf Middelgraaf)

2. De opgave

Onderdeel van het Centrumplan van Ulft is het verkeerscirculatieplan (VCP). Het verkeerscirculatieplan is op 29 januari 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. De voorgestelde structuur zoals hiernaast in kaart is gebracht, bestaat onder andere uit de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding, ten zuiden van het voetgangersgebied. Dit is een nieuwe dwarsverbinding tussen de Middelgraaf en de Veldstraat. Het centrum wordt uitgebreid met een nieuwe supermarkt aan de oostzijde en de Keurkamer krijgt als toegangsweg zijn permanente inrichting.

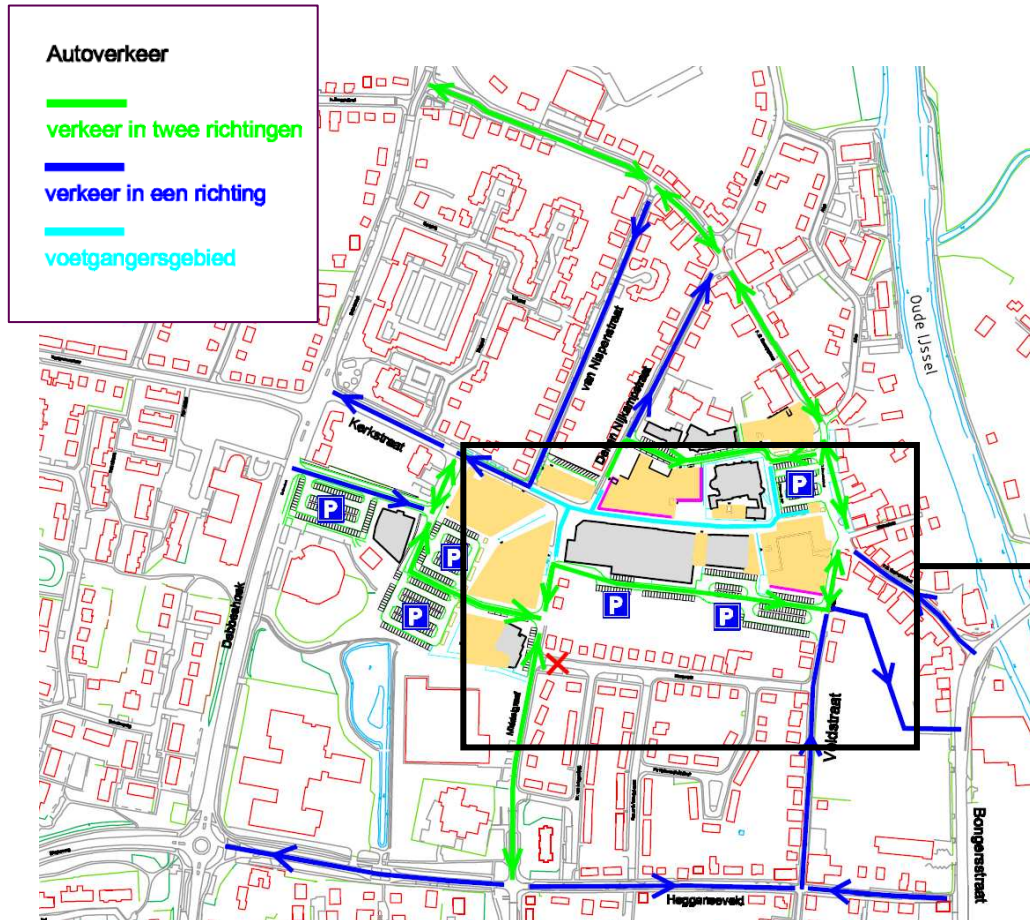
Over de haalbaarheid van het aanleggen van de dwarsverbinding tussen de Middelgraaf en de Veldstraat is onzekerheid ontstaan. Dit komt doordat de gronden die voor de verbinding nodig zijn niet in eigendom zijn van de gemeente en niet zomaar kunnen worden verkregen. De gemeente heeft daarom Goudappel Coffeng gevraagd: **'Welke alternatieven zijn mogelijk als de dwarsverbinding niet wordt gerealiseerd?'**

Deze notitie geeft een voorstel voor een **alternatieve verkeerstructuur** voor het centrum van Ulft. De notitie gaat in op een alternatieve auto-, vracht- en fietsontsluiting.

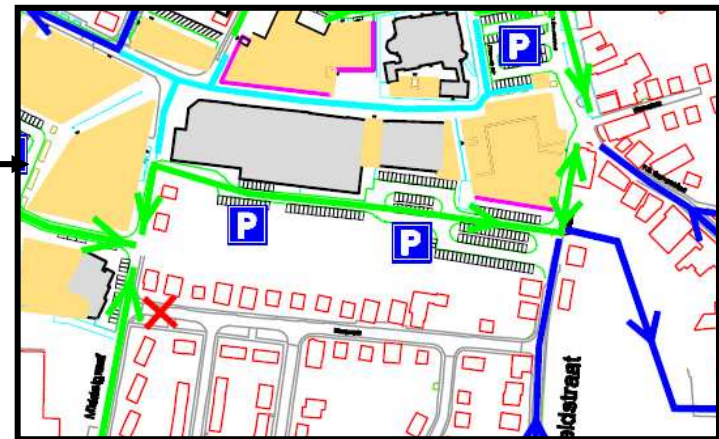


Stedenbouwkundig plan Centrum Ulft

Auto-ontsluiting Verkeerscirculatieplan (2009)



Dwarsverbinding Middelgraaf-Veldstraat



3. Voorgestelde alternatief

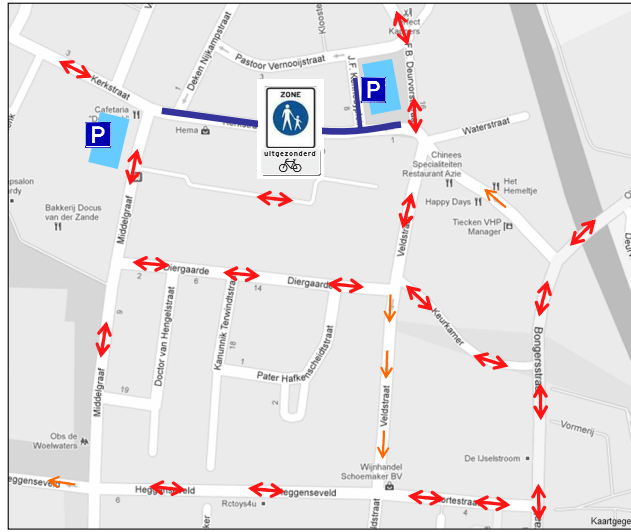
Het centrum van Ulft kent een bovenlokale aantrekkingskracht. Een groot deel van de bezoekers aan het centrum komt met de auto. Een goede en veilige afwikkeling van het verkeer is dan ook uitgangspunt. De voorgestelde dwarsverbinding ten zuiden van het voetgangersgebied voorzagt in een oost-westverbinding tussen de parkeervoorzieningen van het centrum. Bij het **niet realiseren** van een dwarsverbinding gaat het centrumverkeer **andere routes** gebruiken.

Er zijn een aantal alternatieven bedacht hoe om te gaan met de verkeerscirculatie voor het centrum, **zonder aan te leggen dwarsverbinding** (zie Achtergronddocument). Verkeerskundig gezien biedt de variant 'verdelen van het centrumverkeer' de voorkeur.

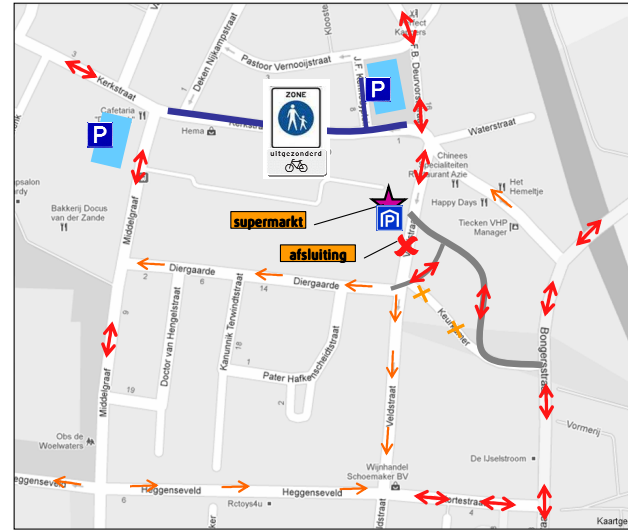
Het **voorgestelde alternatief** betekent ten opzichte van de huidige situatie het volgende:

- het knippen van de Veldstraat ter hoogte van huisnummer 22;
- het instellen van éénrichtingsverkeer op de Diergaarde (oostwestelijke rijrichting);
- het instellen van éénrichtingsverkeer op de Heggenseveld tussen Middelgraaf en Veldstraat (westoostelijke rijrichting);
- Het permanent inrichten van de Keurkamer

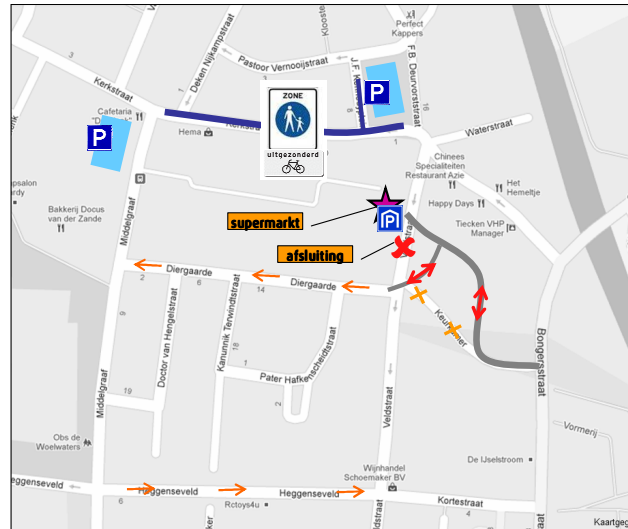
Huidige situatie



Voorgesteld alternatief



Verschil tussen beide

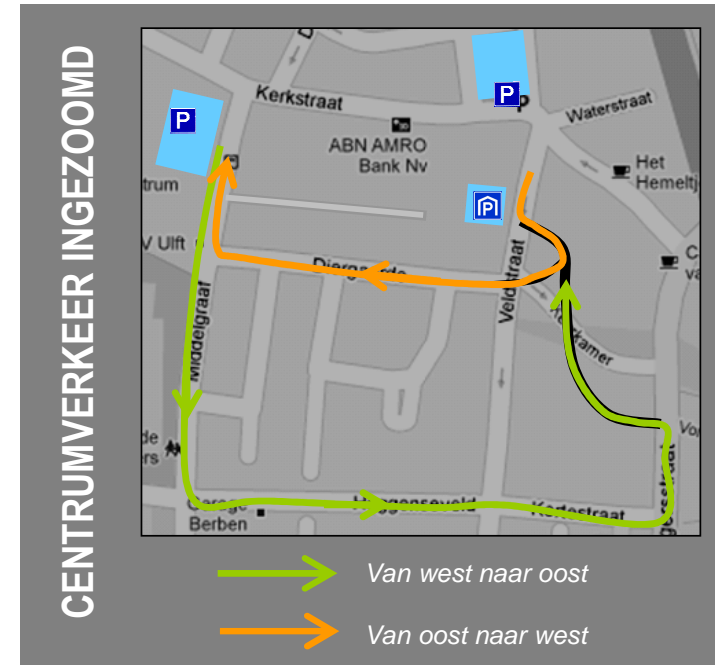


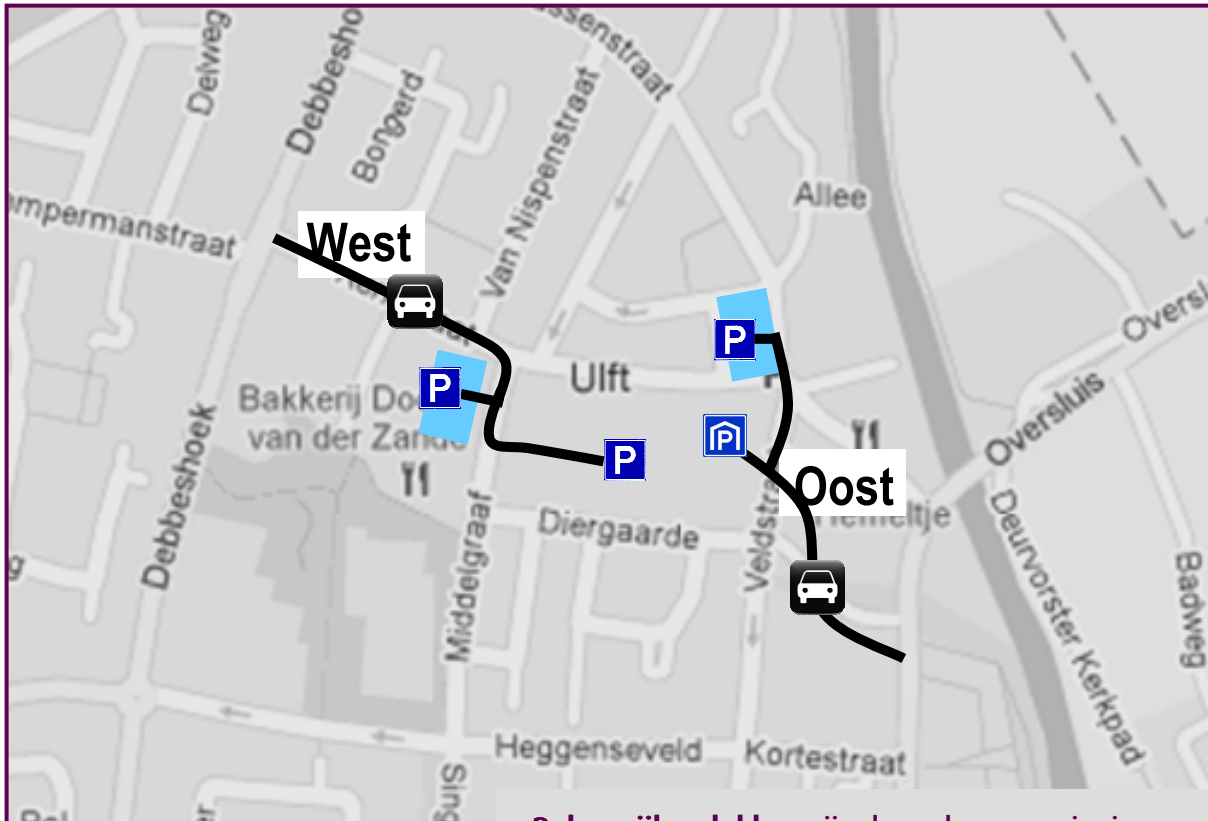
4. Auto-ontsluiting

In het voorstel blijft de hoofdontsluiting van het winkelcentrum lopen via de **Debbeshoek/Kerkstraat (west)** en de **Bongersstraat/Keurkamer (oost)** volgens het zogenaamde haltermodel. Dit levert een leesbare ontsluitingsstructuur op voor de centrumbezoekers. Er is een duidelijke westelijke entree en een oostelijke entree voor het centrumgebonden autoverkeer. Belangrijk hierbij is dat de parkeervoorzieningen voor de bezoekers gemakkelijk te vinden zijn. Dit voorkomt onnodige verkeersbewegingen. Locatie en inrichting van de parkeervoorzieningen spelen hierbij een rol.

Voor de verplaatsingen van oost naar west en vice versa biedt de voorgestelde structuur een **eenrichtingscircuit** ten zuiden van het voetgangersgebied. Dit leidt tot vermenging van het centrumgebonden verkeer met het woonverkeer.

In dorpskernen in Nederland is het gebruikelijk het winkel- en wijkverkeer te mengen. Mits dit op een rustige en veilige manier kan plaats vinden. Een juiste keuze in de **rijrichtingen** draagt bij aan deze opgave. In de **voorgestelde structuur** rijdt het verkeer vanuit **oost naar west** via de Keurkamer en de Diergaarde. Verkeer dat terug wil van **west naar oost** rijdt via de Heggenseveld en de Kortestraat.





Belangrijke plekken zijn de parkeervoorzieningen en de ontsluiting daarvan. In voorgestelde structuur betekent dit:

- De **westelijke** parkeervoorziening bij De Blenk behoudt de ontsluiting via de Kerkstraat evenals de parkeerplekken bij de Lidl.
- De **oostelijke** parkeervoorziening, zijnde de huidige parkeerplekken op het J.F. Kennedyplein en de toekomstige parkeerplekken bij de toekomstige supermarkt. Ontsluiting van deze plekken gaat via de Keurkamer en de Ingenieur Sassenstraat – F.B. Deurvorststraat.

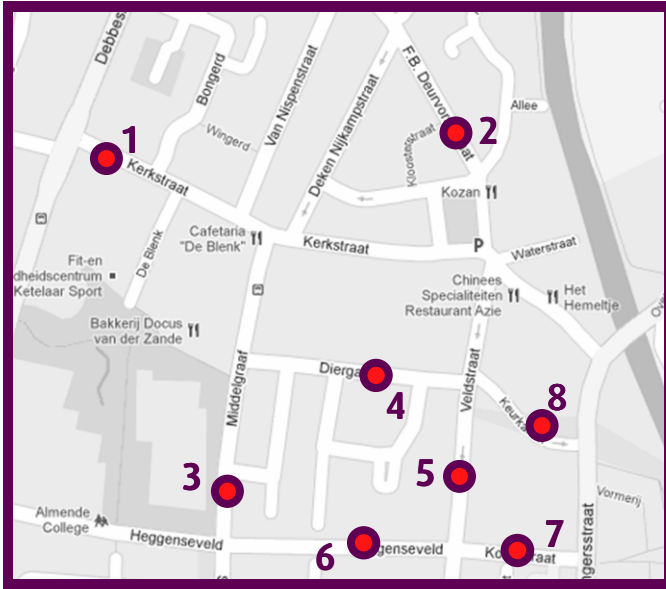
De voorgestelde structuur is **verkeerskundig getoetst**. Ten eerste op groei van het autoverkeer; in hoeverre wijkt de toekomstige hoeveelheid autoverkeer af van het huidige verkeer dat door de woonstraten rijdt? Ten tweede in hoeverre past de hoeveelheid autoverkeer binnen de huidige inrichting en het gebruik van de woonstraten? Hiervoor zijn de woonstraten getoetst op de beschikbare capaciteit.

Intensiteiten autoverkeer

Door de voorgestelde structuur krijgt zowel de **Diergaarde**, de **Veldstraat (noord)** als de **Middelgraaf** meer verkeer te verwerken. Door de straten rijdt in 2020 meer autoverkeer dan nu. 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 ontstaat een overschrijding van de streefwaarde. Door het de realisatie van de nieuwe dwarsverbinding Debbeshoek – Middelgraaf, die is opgenomen in fase 2 van de centrumontwikkeling, wordt ook daar aan de streefwaarde voldaan. Meer autoverkeer ontstaat ook op de **Kerkstraat** en de **Keurkamer**. Beide krijgen een stevigere functie in de ontsluiting van het centrum. Hierdoor ontstaan duidelijke entrees voor het centrum. Voor de Keurkamer geldt dat deze straat nu nog een tijdelijke inrichting heeft en deze nog wordt aangepast. Met een knip in de **Veldstraat** wordt de verkeersdruk op de relatief smalle Veldstraat beheersbaar gehouden. Alleen aanwonende maken nog gebruik van de straat.

Toets op inrichting en gebruik

Het mengen van verkeer is afhankelijk van de aanwezigheid van fietsers, de hoeveelheid verkeer en de inrichting van de weg. 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 de woonstraten voldoen. Uitzondering is de Middelgraaf waarvoor de realisatie van de verbinding met Debbeshoek de oplossing is om aan de streefwaarde te voldoen.



| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|--------------------------|------------|----------------------|-------------|------------|------------|--------------|-------------|-----------|
| | Kerkstraat | F.B. Deurvorststraat | Middelgraaf | Diergaarde | Veldstraat | Heggenesveld | Kortestraat | Keurkamer |
| Huidige situatie | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Toekomstige verkeersdruk | 😊 | 😊 | 😊 | 😊 | 😊 | 😊 | 😊 | 😊 |
| Beschikbare capaciteit | 😊 | 😊 | 😊 | 😊 | 😊 | 😊 | 😊 | 😊 |

LEGENDA

Toekomstige verkeersdruk 😊 Hoeveelheid autoverkeer rustiger of vergelijkbaar met huidige situatie

😊 Drukker dan huidige situatie (meer dan 20% groei)

Beschikbare capaciteit 😊 Wegcapaciteit is toereikend

😊 Wegcapaciteit is niet toereikend

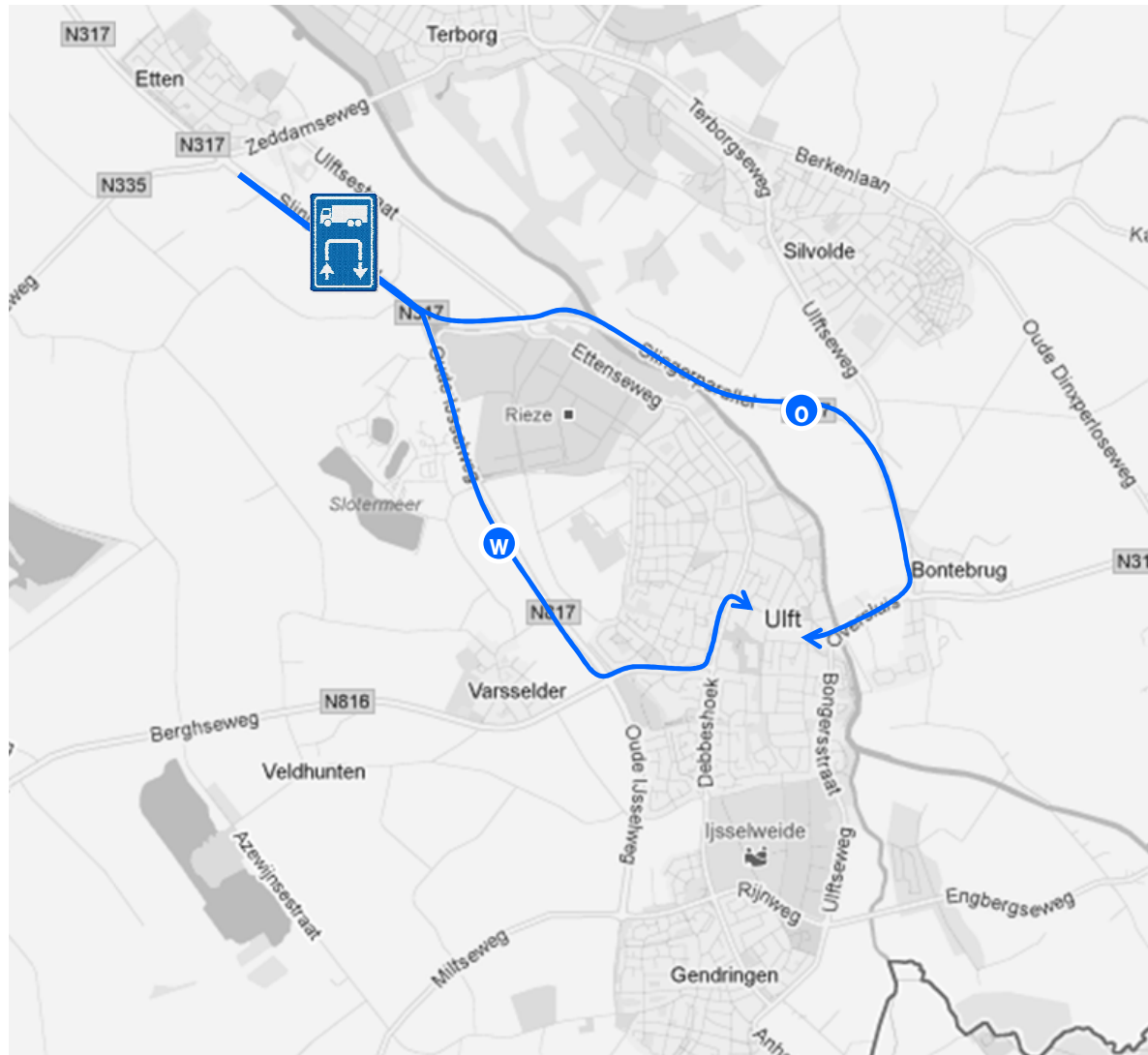
5. Vrachtontsluiting

Voor het **vrachtverkeer** gelden andere routes van en naar het centrum. Uitgangspunt is dat het bevoorradingsverkeer **minimaal gebruik** maakt van de woonstraten. Voor het vrachtverkeer geldt dat deze voor het binnenrijden van Ulft al een keuze maakt voor een westelijke of oostelijke route afhankelijk van de eindbestemming. Nevenstaand kaartbeeld maakt inzichtelijk welke routes het vrachtverkeer dient te gebruiken met een route vanuit het noorden (naar de A18).

De gemeente gaat inkomende routes beborden en dit bij de winkeliers uitdragen.

Voor een bestemming in het **westen** van het centrum is de ontsluiting via de Kerkstraat. Met een bestemming aan de **oostzijde** van het centrum is de Keurkamer de voorgeschreven route. De **Kortestraat** blijft tweerichtingsverkeer ten behoeve van de bereikbaarheid van de wijk de Dierenriem.





Voorgestelde routes vrachtverkeer (oost en west)

6. Fietsontsluiting

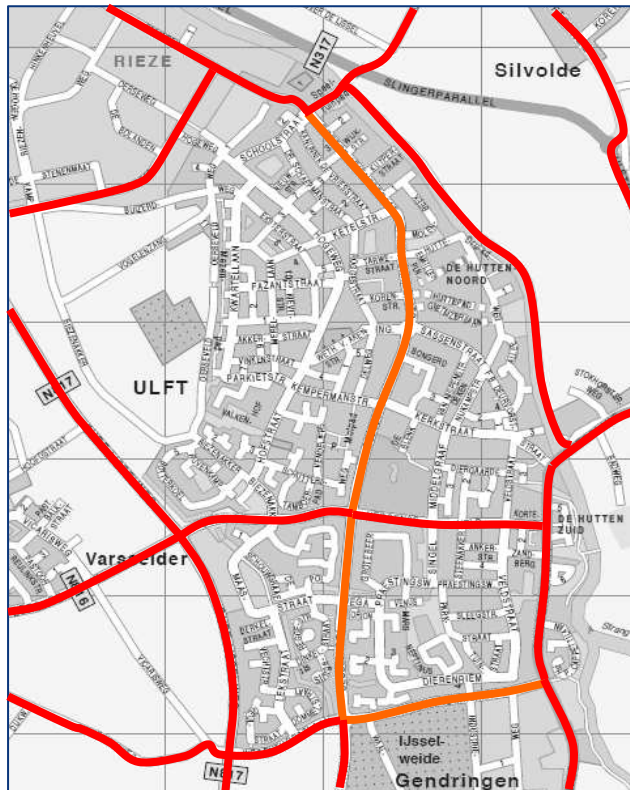
De **fietsroutes** binnen het centrum verdienen aandacht. Het goed positioneren van de ingang van de winkels en de fietsenstallingen kan de gewenste route voor de fietsers stimuleren. In het huidige verkeersbeleid zijn de Heggenseveld en de Bongersstraat onderdeel van het regionaal hoofdfietsnetwerk. In het lokale netwerk speelt Debbeshoek een belangrijke rol.

Bij de **vestiging van de supermarkt** nabij de Keurkamer/Veldstraat zullen de fietsstromen wijzigen. De **Kerkstraat** (het huidige voetgangersgebied) kan een rol spelen 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 **vanuit het zuiden** is 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.

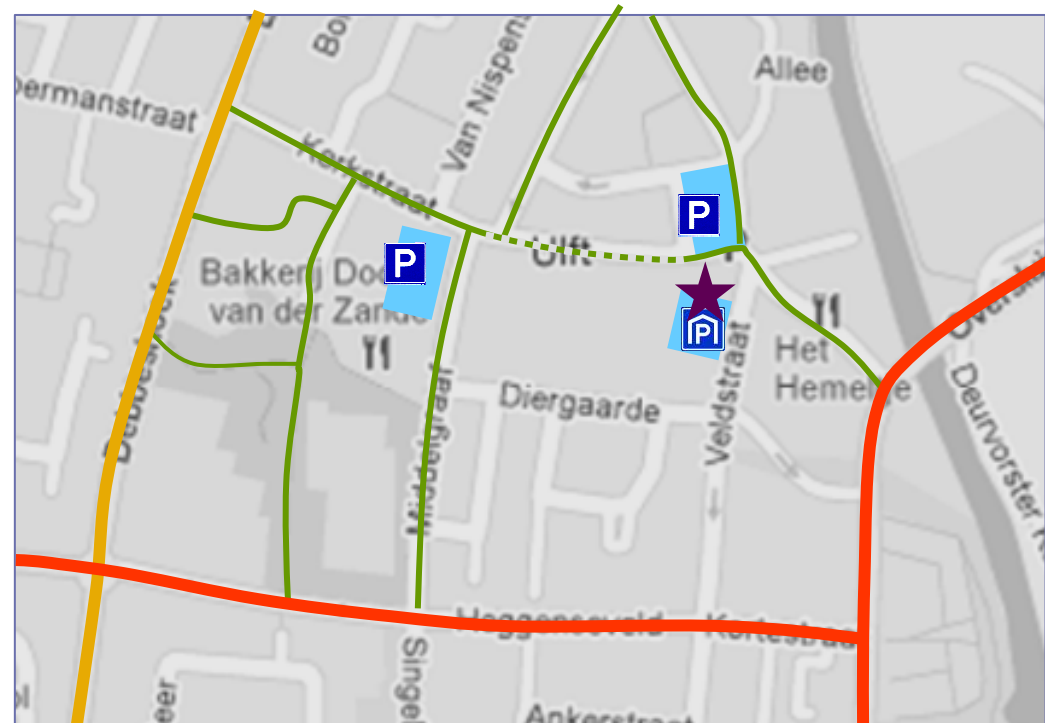
Andere routes door het gebied zijn de routes **naar de voorzieningen** tussen de Middelgraaf en Debbeshoek. Fietsers kunnen hier binnendoor naar onder andere de scholen en de sportvoorzieningen rijden.




Legenda

- regionaal fietsnetwerk (utilitair + recreatief)
- lokale fietsverbinding

Lokale Fietsroutes (bron: GVVP Oude IJsselstreek)


Legenda

- regionaal fietsnetwerk (utilitair + recreatief)
- lokale fietsverbinding
- overig fiets
- ★ locatie nieuwe supermarkt

7. Conclusies en aanbevelingen

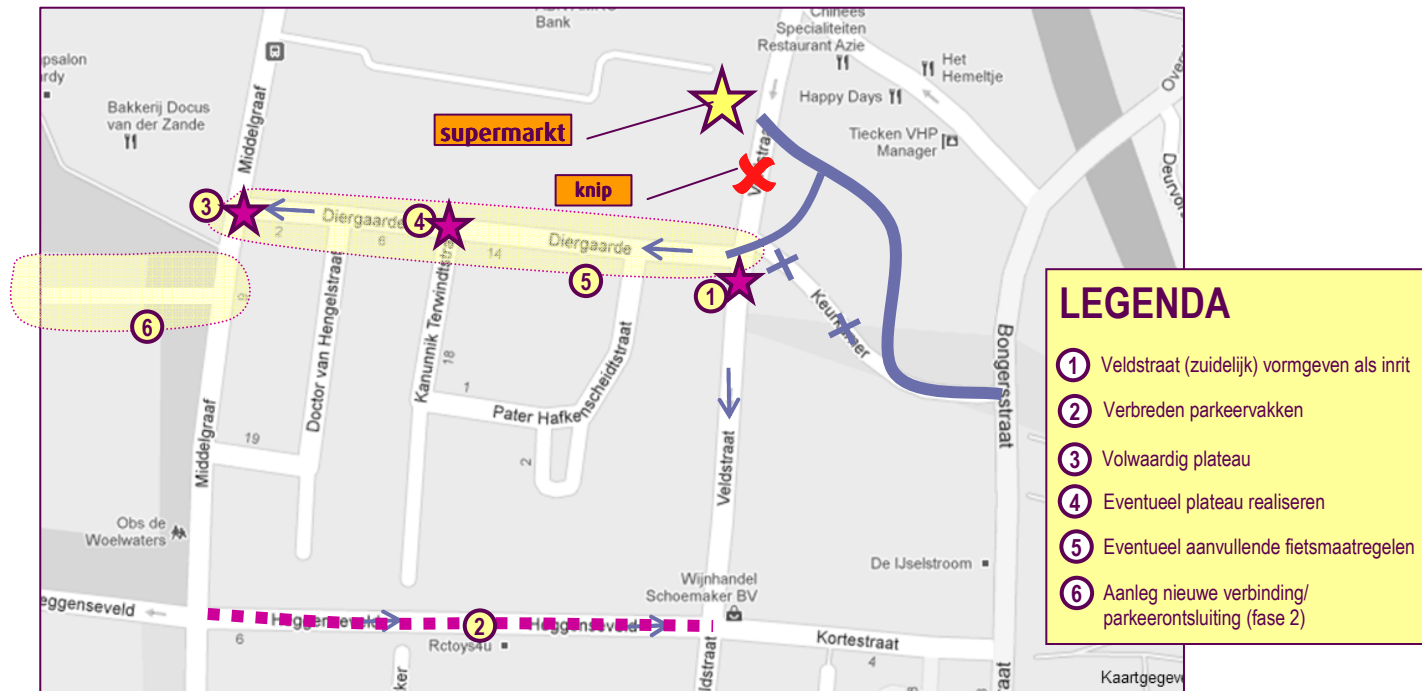
De gemeente heeft Goudappel Coffeng gevraagd te onderzoeken welke alternatieven er mogelijk zijn als de dwarsverbinding Middelgraaf - Veldstraat niet wordt gerealiseerd. Een alternatief voor de dwarsverbinding wordt gevonden in het verdelen van het centrumverkeer over de bestaande woonstraten. Uitgangspunt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

Met de nieuwe circulatie ontstaat een leesbare verkeersontsluiting voor het centrum. Dit heeft wel tot gevolg dat op enkele straten het verkeer toeneemt. 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.

AANVULLENDE MAATREGELEN

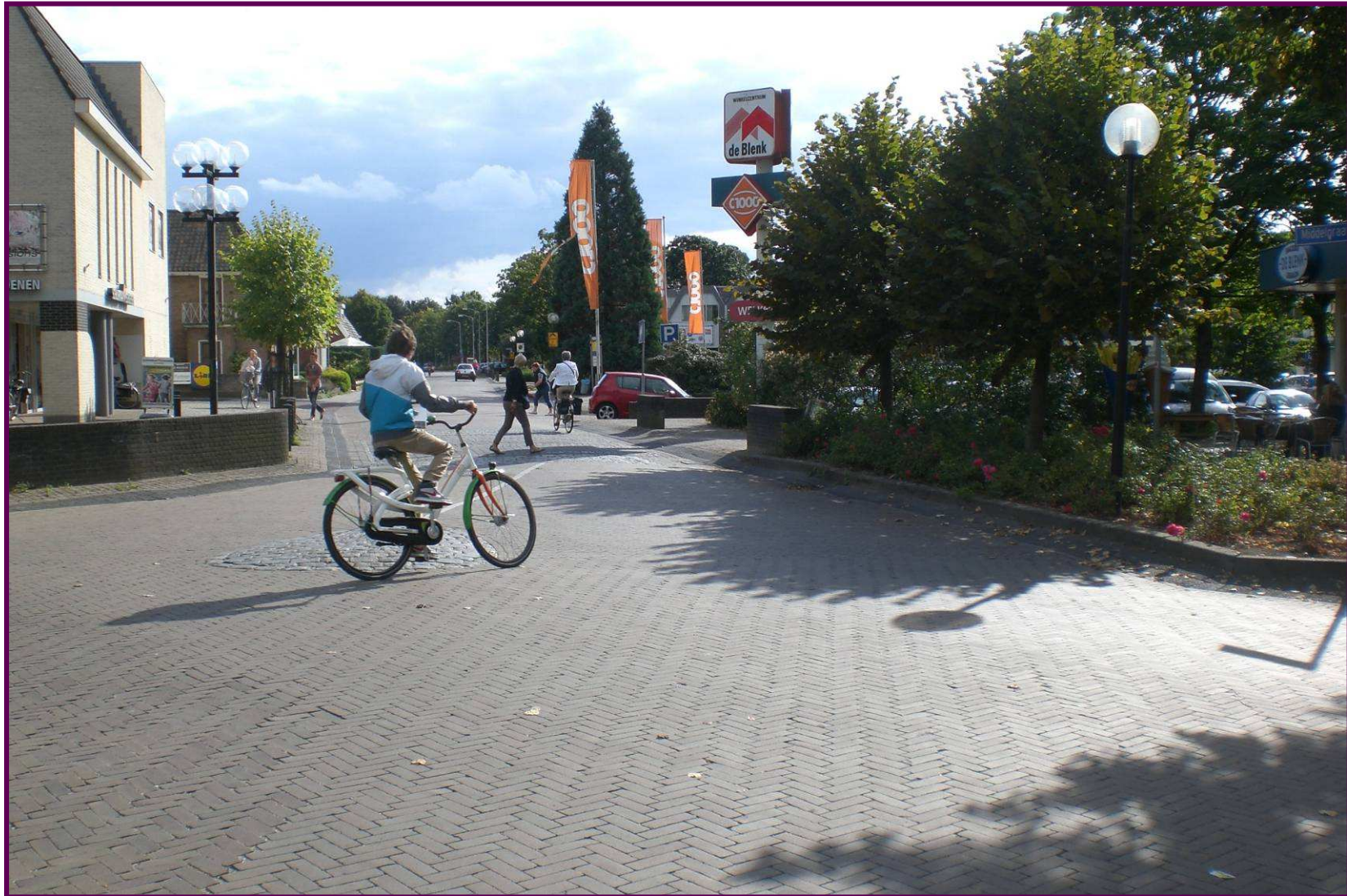


Er komt wel centrumgebonden verkeer door de woonstraten. Extra maatregelen kunnen de voorgestelde circulatie ondersteunen en er voor zorgen dat het verkeer met gepaste snelheid en dus voldoende veiligheid wordt ingepast. Op de **overige woonstraten** wijkt de verkeersdruk niet af ten opzichte van de huidige situatie.

Voor het **bevoorravingsverkeer** is een goed alternatief beschikbaar, via de aangewezen toegangswegen naar het winkelcentrum en buiten de woonstraten om. Het gebruik van de woonstraten kan tot een minimum beperkt blijven.

De fietsroutes binnen het centrum verdienen aandacht. De **Kerkstraat** (het huidige voetgangersgebied) kan een rol spelen in de fietsontsluiting van de supermarkt. Fietsers kunnen met aangepaste snelheid door het voetgangersgebied rijden. Met het goed positioneren van de ingang van de winkels en de fietsenstallingen kan de gewenste route voor de fietsers stimuleren.

In **fase 2** van het Centrumplan, waarbij het deel **De Blenk** wordt opgeknapt zijn er plannen voor het realiseren van een nieuwe oost-westelijke verbinding tussen de Debbeshoek en de Middelgraaf. Dit is de toegang van de toekomstige parkeervoorziening van De Blenk. De nieuwe verbinding vergt een doordachte inpassing, zodat niet een doorgaande route wordt gefaciliteerd, vanaf de Keurkamer via de Diergaarde naar de nieuwe verbinding. Een goede **aansluiting van de parkeervoorzieningen** helpt om de routes te structureren en bezoekers een leesbare structuur te bieden. Wij bevelen daarom aan om de toekomstige parkeervoorzieningen bij De Blenk dusdanig in te richten dat de gebruikers zowel in- als uitrijden via Debbeshoek. Centrumbezoekers rijden dan niet door de woonstraten, zoals de Middelgraaf. De aansluiting op Debbeshoek van de nieuwe verbinding is een belangrijk ontwerpvoorbeeld. Uitdaging ligt voor een verkeersveilige oplossing te realiseren, waarbij ook een herkenbare entree naar het centrum wordt gerealiseerd.



Winkelcentrum De Blenk