

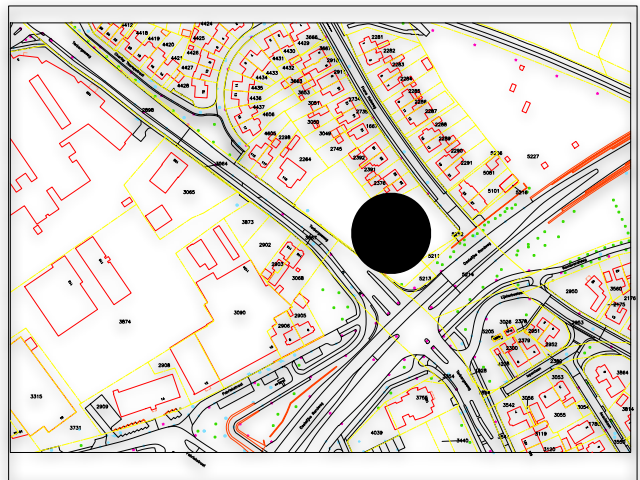
Ontsluiting Doetinchem

Achtergrond

WBC Projecten BV wil een kavel ontwikkelen dat is gelegen tussen de Terborgse weg en de Frans Hals weg. De locatie is in de afbeelding hieronder aangegeven met een stip.

Via de architect, LKSVDD Architecten BV, is Walraad Verkeersadvisering BV gevraagd om een analyse en een beoordeling van de verschillende ontsluitingsmogelijkheden van dit kavel te geven voor gemotoriseerd verkeer, als dit kavel wordt ontwikkeld.

Het beoogde programma van de ontwikkeling voor dit kavel bestaat uit 52 appartementen (in een appartementencomplex) en twee grondgebonden woningen (twee-onder-één-kapwoning).



Centrale vraag

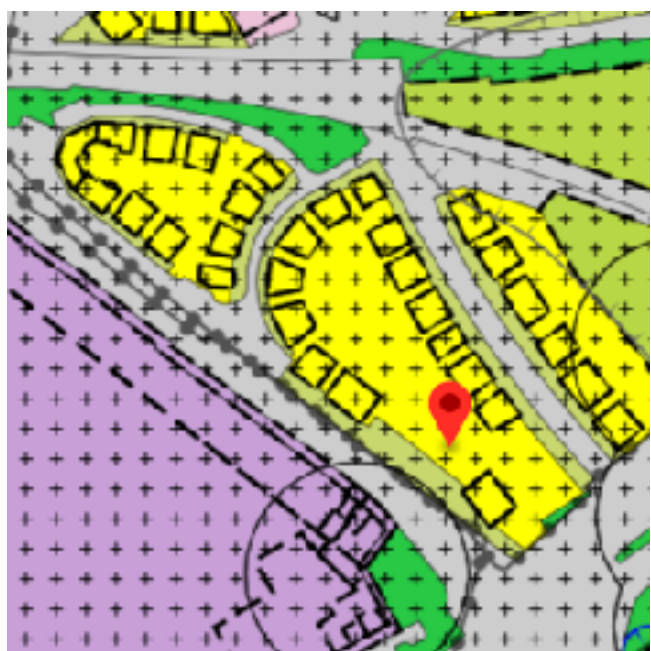
Bij de centrale vraag gaat het om de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de appartementen: die kan aan de zijde van de Terborgse weg dan wel de Frans Hals weg. Gemeente meent dat de ontsluiting niet op de Terborgse weg niet kan, terwijl de bewoners van de Frans Hals weg menen dat de ontsluiting via hun woonstraat niet kan.

Op het kavel is geen huidige functie aanwezig, waarmee de nieuwe ontwikkeling gesaldeerd kan worden.

WBC Projecten wil weten hoe de volgende drie varianten worden geanalyseerd en beoordeeld:

- een variant 1 waarbij het gehele gemotoriseerd verkeer van het complex (incl. de twee-onder-één-kapper) volledig via de Terborgse weg wordt afgewikkeld.
- een variant 2 waarbij het gemotoriseerd verkeer van de appartementen volledig via de Frans Hals weg loopt. De twee-onder-één-kapper rijden via de Terborgseweg.
- een variant 3 waarbij enkel het uitgaande/vertrekkend gemotoriseerd verkeer via de Terborgse weg rijdt en het aanrijdend gemotoriseerd verkeer via de Frans Hals weg rijdt. De twee-onder-één-kapper rijden via de Terborgseweg.

In alle gevallen verloopt het ontsluiten van de bezoekersparkeerplaatsen op maaiveld



Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl, geraadpleegd op 3 mei 2023

Ontsluiting Doetinchem

volledig via de Frans Hals weg.

Verkeersgeneratie gemotoriseerd verkeer

Op basis van de kencijfers van CROW ASVV 2021 (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) kan de verkeersgeneratie als volgt berekend worden. Het uitgangspunt in de onderstaande tabel is 'matig stedelijk' en 'rest bebouwde kom'. Er wordt het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden voor.

Deze uitgangspunten zijn analoog aan eerder gemaakte parkeerberekeningen.

	aantal woningen	verkeers- generatie per woning	verkeers- generatie
Kamerverhuur zelfstandig	15	2,1	31,5
Appartementen goedkoop	18	4,9	88,2
Appartementen midden	29	5,6	162,4
Appartementen duur	5	7,1	35,5
twee onder een kap	2	7,8	15,6
totaal	54		330 (afgerond op tientallen)

Wanneer de appartementen apart bekeken worden van de twee-onder-een-kappers dan zijn er 318 verplaatsingen gerelateerd aan appartementen en 16 verplaatsingen gerelateerd aan de twee-onder-een-kappers. Er rijden enkele tientallen bezoekers naar de bezoekersparkeerplaatsen, die worden aangelegd op maaiveld.

Variant 1

In deze variant wordt de gehele verkeersgeneratie van de ontwikkeling, alle circa 330 motorvoertuigen per etmaal direct afgewikkeld via de Terborgse weg.

Er rijden dan rond de 50 bezoekers per dag extra op de Frans Hals weg.

Variant 2

In deze variant gaat de verkeersgeneratie van de bezoekers en bewoners van de appartementen, circa 320 motorvoertuigen/etmaal, via de Frans Hals weg. De bewoners van de twee-onder-een-kappers, 20 motorvoertuigen/etmaal, gaan via de Terborgse weg.

Er rijden dan circa 320 motorvoertuigen/etmaal extra via de Frans Hals weg

Variant 3

Door de inrit en de uitrit van de parkeergarage van de appartementen van elkaar te scheiden, is het mogelijk om het verkeer gelijkelijk te verdelen over de Frans Hals weg en de Terborgse weg. In deze variant gaat daardoor de helft van het verkeer van bewoners van appartementen, 160 motorvoertuigen per etmaal, via de Frans Hals weg en de andere helft, 160 motorvoertuigen, gaat via de Terborgse weg. Ongeveer 50 bezoekers gaan zowel heen als terug via de Frans Hals weg. De bewoners van de twee-onder-een-kappers 20 voertuigen per etmaal gaan via de Terborgse weg,

Er rijden dan ca 210 motorvoertuigen/etmaal extra op de Frans Hals weg.

Ontsluiting Doetinchem

Bestaande situatie en situatie na realisatie appartementen

Huidige situatie

De Frans Hals weg was vroeger een wijkontsluiting met het nodige gemotoriseerde verkeer, maar sinds de Frans Hals weg is losgekoppeld van de Oostelijke Randweg is de Frans Hals weg doodlopende straat geworden. Aan het oostelijke eind van de Frans Hals weg, bij de Oostelijke randweg, zijn de intensiteiten gering, bij de Spoorstraat worden intensiteiten berekend op enkele honderden motorvoertuigen per etmaal.

Vijf jaar geleden voerde de gemeente Doetinchem een telling uit op de Frans Hals weg ter hoogte van de spoorwegovergang met als weekdaggemiddelde tussen de 100 en 200 motorvoertuigen/etmaal. Er is geen reden om te veronderstellen dat de intensiteiten gemotoriseerd verkeer wezenlijk zijn veranderd sindsdien. Ook op basis van het aantal woningen en hun verkeersgeneratie is het beeld dat de huidige intensiteiten gemotoriseerd verkeer de Frans Hals weg gering zijn.

Situatie na realisatie appartementen

- In variant 1 verandert er weinig in de intensiteiten gemotoriseerd verkeer voor de Frans Hals weg.
- In variant 2 nemen intensiteit gemotoriseerd verkeer op de Frans Hals weg het meest toe, maar de intensiteiten gemotoriseerd verkeer zijn ook dan nog altijd gering. De relatieve toename is wel groot, maar in absolute zin nog altijd gering, omdat de hoeveelheid verkeer nu gering is.
- De variant 3 zit tussen variant 1 en variant 3 in.

Daardoor is de toename van gemotoriseerd verkeer door de ontwikkeling van de appartementen relatief gezien groot, maar absoluut gezien is de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in alle varianten nog steeds gering.

De beoordeling

De intensiteiten gemotoriseerd verkeer in de Frans Hals weg nu en de intensiteiten gemotoriseerd verkeer in de Frans Hals weg na realisatie van het appartementencomplex zijn in alle gevallen intensiteiten die zelfs nog probleemloos in een woonerf afgewikkeld kunnen worden.

In dit geval betreft het geen woonerf, maar een erftoegangsweg met trottoirs en een 30km/u regime en met een hogere capaciteit dan een woonerf. Jurisprudentie spreekt doorgaans van maximale intensiteiten van 4000 tot 6000 motorvoertuigen per etmaal voor een erftoegangsweg. In haar uitspraak stelt van Raad van State (ECLI:NL:RVS:2012:BW0757, 4 april 2012): 'Voorts verwijst het onderzoek naar het landelijke Duurzaam Veilig beleid waarin, aldus het onderzoek, als richtlijn is opgenomen dat de maximale intensiteit voor een erftoegangsweg 3500-4500 motorvoertuigen/etmaal bedraagt'.

Ontsluiting Doetinchem



De intensiteiten op de Terborgse weg liggen duidelijk hoger, rond de 11.000 motorvoertuigen/etmaal geeft de gemeente Doetinchem aan, maar dit is een gebiedsontsluitingsweg met een 50km/u limiet. Hier is de toename van gemotoriseerd verkeer door de ontwikkeling zowel absoluut als relatief beperkt en bovendien zijn deze wegen ook toegerust voor hun verkeersfunctie (Terborgse weg heeft een vrij liggend fietspad).

De gemeente Doetinchem zal ook oog hebben voor het collectief belang en de verkeersfunctie van de Terborgse weg, als gebiedsontsluitingsweg. Redenerend vanuit Duurzaam Veilig zal de gemeente voorkeur hebben om in- en uitvoegend gemotoriseerd verkeer te bundelen op de kruispunten. De gemeente zal daarom niet meer gemotoriseerd verkeer als nodig via de uitrit willen laten rijden en zal zich tegen een uitrit keren.

Conclusie

Dit leidt tot de conclusie dat de intensiteiten gemotoriseerd verkeer op de Frans Hals weg op dit moment gering zijn en ook na realisatie van het appartementencomplex gering zullen blijven. Het individueel belang van de bestaande bewoners van de Frans Hals weg is dan ook beperkt.

De gemeente Doetinchem wijst er terecht op dat extra verkeer ontsluiten op de Terborgse weg ongewenst is. De gemeente doet dit vanuit een duidelijk collectief belang, om zodoende de verkeerssituatie op de de Terborgse weg te dienen.

De gemeente zal voorstaan om de appartementen indirect - via de Frans Hals weg, Julianaplein en J.F. Kennedylaan - op de Terborgse weg te ontsluiten. De conflicten van het in- en uitvoegen op de Terborgse weg vinden dan plaats op een kruispunt, waar een duidelijke verkeerssituatie is.

Ontsluiting Doetinchem



Over Walraad

ir Adriaan Walraad MBA van Walraad Verkeersadvisering wordt enkelzijdig ingeschakeld door WBC Projecten BV, maar functioneert als onafhankelijk adviseur. Hij staat vrij ten opzichten van beide partijen, zowel de gemeente Doetinchem als de bewoners.

Adriaan Walraad is verkeerskundige met meer dan 25 jaar ervaring, gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor, gerechtelijk deskundige verkeer met registraties bij Landelijk Register Gerechtelijk Deskundigen en de Landelijk Deskundigheidsmakelaar van de politie. Hij maakt ook onderdeel uit van de flexibele schil van STAB, Stichting Advisering Bestuursrechtspraak. Meer informatie staat op www.walraad.nl.