Wegencategoriseringsplan Doesburg

Categorisering en maatregelen

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

GEMEENTE DOESBURG

Opdrachtgever	Gemeente Doesburg
Titel rapport	Wegencategoriseringsplan Doesburg
Kenmerk	014128.20230331.R1.03
Datum publicatie	10 mei 2023
Projectteam Goudappel	Floris Frederix, Lisa Doornbos, Joran van Kessel
Bron omslagafbeeldingen	bezoek-doesburg.nl
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 10-5-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Theoretisch kader 6

2.1 Wat is een wegencategorisering? 6

2.2 Wat is Duurzaam Veilig? 6

2.3 Hoe zien de wegcategorieën eruit? 7

3. Inventarisatie 12

3.1 Huidige wegencategorisering 12

3.2 Gemotoriseerd verkeer 13

3.3 Vrachtverkeer 14

3.4 Fietsverkeer 15

3.5 Buslijnen 16

4. Nieuwe wegencategorisering 17

4.1 Werkwijze 17

4.2 Beoogde wegencategorisering 19

4.3 Kenmerken wegen per categorie 20

4.4 Voorrangssituatie op kruispunten 25

4.5 Toelichting op de wijzigingen 21

5. Maatregelen 25

5.1 Infrastructurele maatregelen 25

5.2 Beheersmaatregelen 27

1. Inleiding

Historie, groen, water, de ligging en het Doesburgse stads- en buitenleven zijn voor velen kernwaarden om te wonen, werken en te recreëren in Doesburg. De geschiedenis van de stad komt nog altijd levendig naar voren in het oude centrum, met goed bewaarde monumentale panden en het middeleeuwse stratenpatroon. De binnenstad is van grote cultuurhistorische waarde voor de gemeente, wat terug te zien is in het groeiende aantal toeristen.

Figuur 1.1: Historische kaart Doesburg (bron: liemersverleden.nl)

Een goede mobiliteit draagt bij het aan het vitaal en bereikbaar houden van de stad. Voor zowel inwoners, bezoekers als ondernemers is het belangrijk om op een gemakkelijke en veilige wijze naar en door de stad te kunnen verplaatsen.

De hoofdstructuur voor ruimte en mobiliteit van Doesburg staat. Met de ligging van de IJssel en de ontsluiting via provinciale wegen heeft Doesburg een herkenbare structuur. De provinciale wegen vormen de toegangswegen van de stad, waarna het verkeer zich verder verdeeld over de ontsluitingswegen binnen Doesburg.

De afgelopen periode heeft de ontwikkeling van woningbouw en bedrijvigheid in de gemeente en omgeving niet stilgestaan. En er komen meer woningen bij, waaronder in de Wemmersweerd. Met als gevolg dat het verkeer binnen de gemeente is toegenomen en verder gaat toenemen.

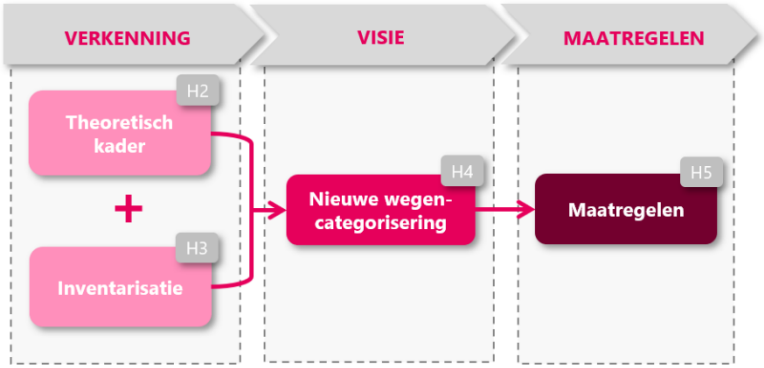
Ook de visie op de auto, fiets en het openbaar vervoer met betrekking op veiligheid en leefbaarheid binnen de gemeente zijn in de loop van de tijd veranderd. Hetzelfde geldt voor de inzichten over de inrichting en categorisering van wegen.

Een recente landelijk ontwikkeling is de opkomst van een nieuwe wegcategorie, een gebiedsontsluitingsweg met limiet van 30 km/h. Deze nieuwe categorie is mede beoogd als oplossing voor de problematiek van de zogeheten ‘grijze’ wegen waarin de functie, intensiteit en inrichting met elkaar knellen. Ook binnen Doesburg liggen een aantal van dit soort wegen.

Al met al is een nieuwe kijk op de huidige wegencategorisering binnen Doesburg gewenst, om als kader te dienen voor toekomstige verkeers- en ontwerpvraagstukken rondom infrastructuur. De visie dient als basis om een juiste balans tussen functie, vormgeving en gebruik van wegen te waarborgen. Met als doel een zo herkenbaar en veilig mogelijke infrastructuur te realiseren.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 dient als theoretisch kader waarin wordt ingegaan op verschillende definities en wegcategorieën. Vervolgens bevat hoofdstuk 3 een inventarisatie van de huidige netwerken en verkeersstromen, waarna in hoofdstuk 4 de beoogde nieuwe wegencategorisering wordt toegelicht. In hoofdstuk 5 is uiteindelijk een overzicht met benodigde infrastructurele maatregelen opgenomen die volgen uit de nieuwe wegencategorisering.



2. Theoretisch kader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op enkele begrippen en concepten die relevant zijn voor dit wegencategoriseringsplan. Eerst wordt de betekenis van een wegencategorisering toegelicht. Daarna wordt ingegaan op het programma Duurzaam Veilig en de mogelijke wegcategorieën.

2.1 Wat is een wegencategorisering?

Dit wegencategoriseringsplan bevat een indeling van het wegennetwerk in Doesburg in een beperkt aantal wegcategorieën. Hiermee geven we een visie over het gebruik van de wegen door gemotoriseerd, fietsverkeer en voetgangers, waarbij functie, vormgeving en gebruik van de wegen in balans zijn. Het plan bevat voor de gehele gemeente kaartbeelden waarin de beoogde wegcategorie per wegvak is opgenomen met onderliggende informatie met over bijhorende snelheden en ontwerprichtlijnen.

Het plan geeft aan naar welk wensbeeld de komende periode toegewerkt gaat worden. Verschillen tussen de huidige categorisering en vormgeving van wegen met de toekomstig beoogde categorisering geven weer waar maatregelen gewenst zijn. Aangezien het veelal gaat om grootschalige herinrichtingen van wegen is het niet realistisch op korte termijn ook daadwerkelijk alle maatregelen te realiseren.

Het advies is om bij iedere reconstructie en/of aanleg van infrastructuur dichter bij het wensbeeld te komen. Op deze wijze is het mogelijk efficiënt mee te liften met onderhoudswerkzaamheden en andere projecten. Alleen als er sprake is van een grote knelpunten, bijvoorbeeld waar veel ongevallen plaatsvinden, is het wel wenselijk al op korte termijn in te grijpen.

2.2 Wat is Duurzaam Veilig?

Enkele decennia geleden is landelijk het begrip Duurzaam Veilig Wegverkeer geïntroduceerd. Dit programma is gericht op een preventieve aanpak. Dat wil zeggen dat de aanpak niet is gericht op het bestrijden van de verkeersveiligheid achteraf, maar op het voorkomen van ongevallen.

Duurzaam Veilig houdt in dat het verkeerssysteem zó wordt ingericht dat ernstige verkeersongevallen worden voorkomen en waar tóch een ongeval plaatsvindt de ernst van de afloop beperkt blijft. De mens wordt hierbij als kwetsbaar gezien, die fouten maakt en zich niet altijd aan de regels houdt. De wegomgeving en voertuigen moeten de mens daarom ondersteuning geven en bescherming bieden.

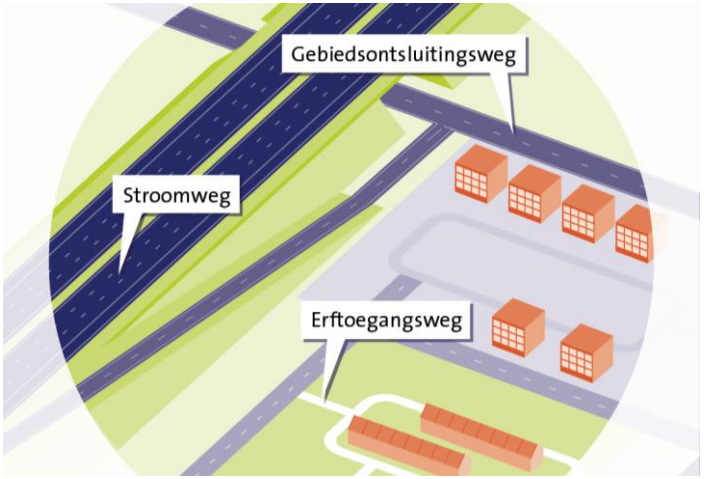
Herkenbare en veilige vormgegeven wegen spelen een belangrijke rol binnen Duurzaam Veilig. Het programma is uitgewerkt in vijf veiligheidsprincipes, waaronder het principe 'functionaliteit van wegen'. Dit betekent dat wegvakken en kruispunten voor alle vervoerswijzen die van de weg gebruik maken in principe maar één verkeersfunctie hebben: stromen of uitwisselen (verblijven). En dat het wegennetwerk een hiërarchische en doelmatige opbouw van deze functies heeft.

2.3 Hoe zien de wegcategorieën eruit?

We onderscheiden drie wegcategorieën in de opbouw van het wegennetwerk:

- Stroomwegen: stromen op wegvakken en over kruisingen.
- Gebiedsontsluitingswegen: stromen op wegvakken en uitwisselen op kruispunten.
- Erftoegangswegen: uitwisselen op wegvakken en kruispunten.

Deze categorieën worden hierna toegelicht.



Figuur 2.1: Functionele indeling van wegen (bron: Duurzaam Veilig)

2.3.1 Stroomwegen

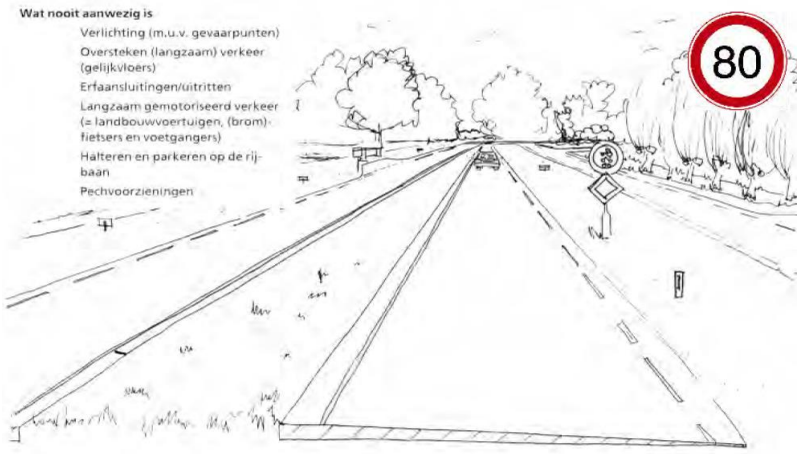
De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van punt A naar B te brengen. Dit betreft met name lange afstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer. Er geldt een maximumsnelheid van 100, 120 of 130 km/h. Deze functie is binnen de gemeente Doesburg niet aanwezig.

2.3.2 Gebiedsontsluitingswegen

De functie van gebiedsontsluitingswegen is het bundelen van de verkeersstromen vanuit de diverse gebieden en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen en stroomwegen. De nadruk ligt op het verwerken van verkeer. In de praktijk betreft het vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen.

Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h buiten de bebouwde kom (GOW 80)

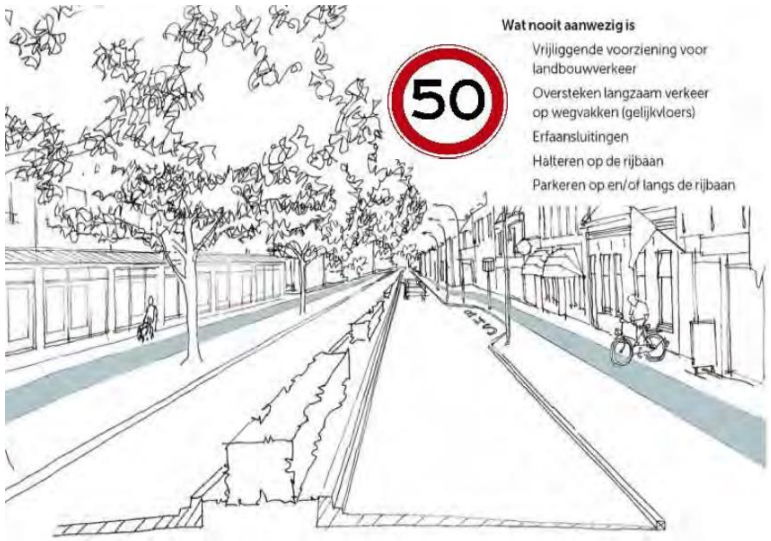
Op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom staat de doorstroming op de wegvakken centraal en geldt een maximumsnelheid van 80 km/h. De provinciale wegen N317 en N338 zijn wegen binnen deze categorie in Doesburg.



Figuur 2.2: Ideale vormgeving GOW 80 km/h (bron: CROW)

Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h binnen de bebouwde kom (GOW 50)

Op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom geldt een snelheidsregime van 50 km/h. In de ideale situatie zijn de rijstroken gescheiden en zijn er vrijliggende fietspaden aanwezig. In de praktijk geldt dit echter vaak niet, mede vanwege ruimtegebrek. De Didamseweg, Kraakselaan en Veerpoortwal zijn voorbeelden van huidige GOW 50 wegen binnen Doesburg.



Figuur 2.3: Ideale vormgeving GOW 50 km/h (bron: CROW)

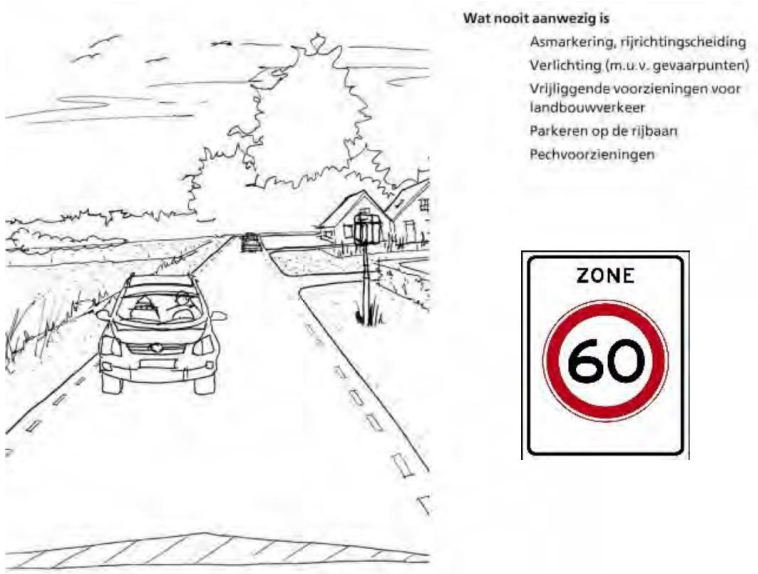
Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h binnen de bebouwde kom (GOW 30)
Een recente ontwikkeling is de opkomst van een gebiedsontsluitingsweg met snelheid van 30 km/h binnen de bebouwde kom. Deze categorie is passend bij wegen die zowel een verblijfsfunctie als verkeersfunctie vervullen, de zogenaamde 'grijze wegen'.

Vaak is het op deze wegen door ruimtegebrek niet goed mogelijk om de weg veilig in te richten passend bij een snelheid van 50 km/h. Het invoeren van een GOW 30 biedt daarbij uitkomst. In vergelijking met de GOW 50 wordt op deze wegen onder andere eerder klinkerverharding toegepast en meer snelheidsremmende maatregelen om de snelheid te beperken.

2.3.3 Erftoegangswegen

Erftoegangswegen zijn met name bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen en andere bestemmingen. Hierbij staat de verblijfsfunctie voorop.

Erftoegangswegen 60 km/h buiten de bebouwde kom (ETW 60)
Op de erftoegangswegen in het buitengebied geldt een maximumsnelheid van 60 km/h. Vaak wordt onderscheid gemaakt in twee soorten, type I en type II. Type I is breder en wordt gebruikt door hogere intensiteiten auto en fiets. Hierbij kunnen er fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Voorbeelden zijn de Bingerdenseweg, Parallelweg Den Helder en Zomerweg.



Figuur 2.4: Vormgeving ETW 60 km/h type I (bron: CROW)

Type II is over het algemeen smaller en bevat geen markering. Voorbeelden zijn de Grietstraat en Hessenstraat.

Figuur 2.5: Vormgeving ETW 60 km/h type II (bron: CROW)

Erftoegangswegen 30 km/h binnen de bebouwde kom (ETW 30)

Op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom staat de verblijfsfunctie centraal. Het betreft met name gebieden waar de functie wonen centraal staat, maar bijvoorbeeld ook winkelstraten of sociale functies zoals de aanwezigheid van een school. De snelheid bedraagt 30 km/h en fietsers maken in principe ook gebruik van de rijbaan, gemengd met het gemotoriseerde verkeer.

Figuur 2.6: Ideale vormgeving ETW 30 km/h (bron: CROW)

Een speciale categorie zijn de erven. Hier staat de verblijfsfunctie centraal en mag gemotoriseerd verkeer alleen stapvoets rijden. Erven zijn alleen bestemd voor verkeer met een herkomst/bestemming aan het erf. Op een erf mogen voetgangers de gehele breedte van de straat benutten om te lopen en te spelen. Er zijn geen voetgangersvoorzieningen zoals een trottoir of voetpad.

Binnen Doesburg zijn in de wijken Wemmersweerd en Beinum veel straten ingericht als erf.

Figuur 2.7: Voorbeeld van begin erf in Doesburg

2.3.4 Overige categorieën

Fietsstraten

Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. Dit autogebruik wordt echter beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat. In principe is een fietsstraat een gewone 30 km/h weg, maar vaak in rode kleur getint en met meer voorrang voor de fietser in vergelijking met andere straten.

Een voorbeeld van een fietsstraat binnen Doesburg is de Loddero.

Wegen op bedrijventerreinen

Op wegen op bedrijventerreinen kan de limiet zowel 30 km/h als 50 km/h zijn. De wegen op bedrijventerrein functioneren echter wezenlijk anders dan de overige 30 km/h en 50 km/h wegen binnen de gemeente. En daarom is ook een andere weginrichting noodzakelijk.

De ruimtebehoefte van grote voertuigen is maatgevend voor de inrichting en vormgeving van de infrastructuur waarbij voldoende manoeuvreerruimte noodzakelijk is. Daarom is het gebruikelijk het gebruik als uitgangspunt te nemen en daarop de functie en vormgeving op aan te sluiten. Dit is anders voor woongebieden waarbij het gebruik eerder de toegekende functie en vormgeving dient te volgen.

Voorbeelden van wegen op bedrijventerrein binnen Doesburg zijn de Verhuellweg, Broekhuizerweg en Leigraafseweg.

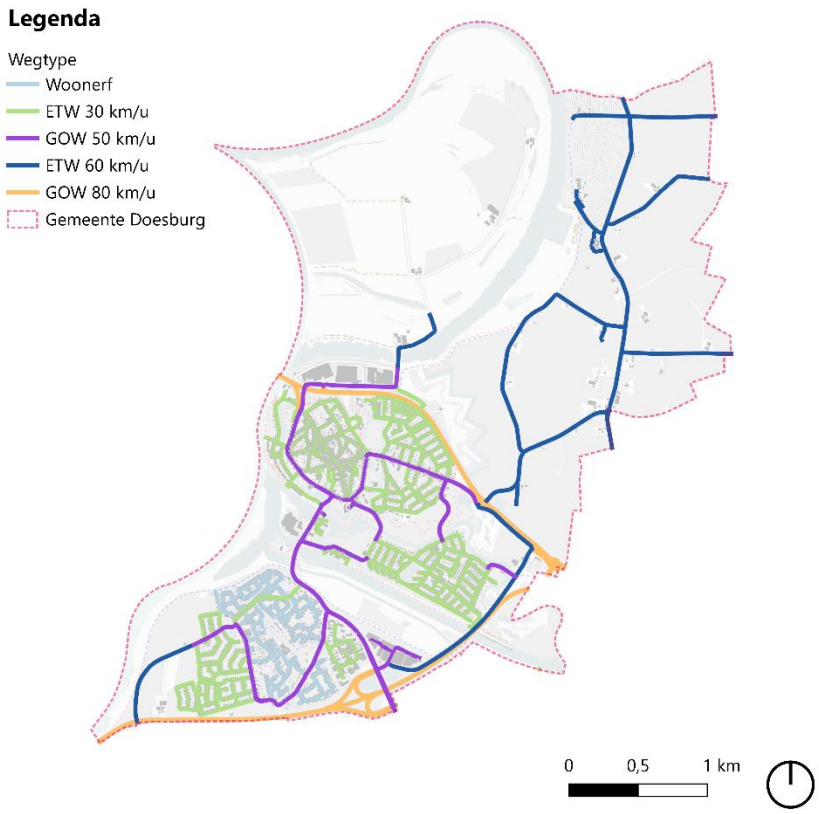
3. Inventarisatie

Om te komen tot een nieuwe wegencategorisering zijn verschillende gegevens verzameld. Voorbeelden zijn de huidige wegencategorisering en limieten, de buslijnen en de verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer, vrachtverkeer en fietsverkeer.

3.1 Huidige wegencategorisering

Naastgelegen figuur toont de huidige wegencategorisering van Doesburg. De volgende informatie is zichtbaar:

- De provinciale wegen (N338 en N317) zijn een GOW 80. Deze wegen zijn in beheer van de provincie Gelderland.
- De overige wegen in het buitengebied zijn een ETW 60. Voorbeelden zijn de Bingerdenseweg, Parallelweg Den Helder en Zomerweg.
- Binnen de bebouwde kom zijn zowel ontsluitingswegen als toegangswegen naar de wijken een GOW 50. Voorbeelden zijn de Didamseweg, Breedestraat, Koepoortwal, Kraakselaan en Koppelweg.
- In de wijken en het centrum zijn vrijwel alle wegen een ETW 30.
- Een uitzondering hierop zijn de wijken Wemmersweerd en Beinum. Veel wegen binnen deze wijk zijn ingericht als een erf.

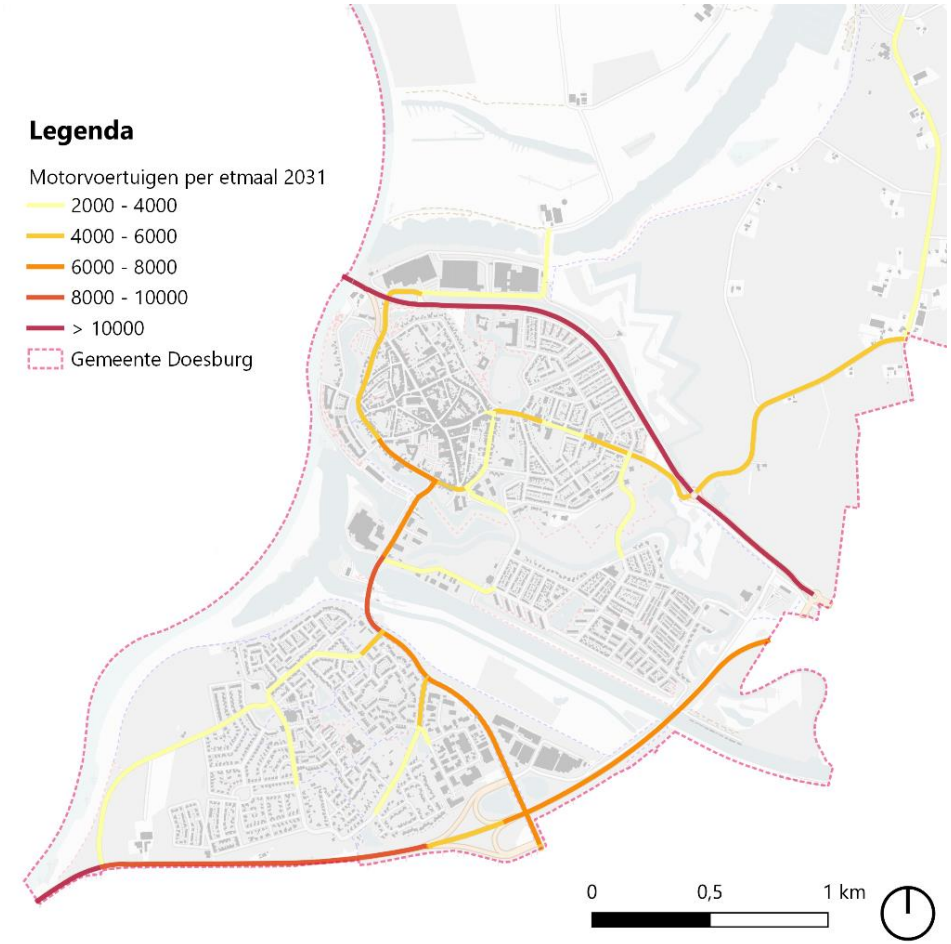


Figuur 3.1: Huidige wegencategorisering

3.2 Gemotoriseerd verkeer

De verkeersintensiteiten voor gemotoriseerd verkeer zijn zichtbaar in Figuur 3.2 (in motorvoertuigen per etmaal). Uit het figuur zijn de volgende inzichten af te leiden:

- De N317 is drukste weg binnen Doesburg met een intensiteit van meer dan 10.000 mvt/etmaal.
- Binnen de bebouwde kom zijn de Didamseweg, Barend Ubbinkweg en Schout bij Nacht Doornmansingel de wegen met het meeste verkeer, met een intensiteit van tussen de 6.000 en 10.000 mvt/etmaal.
- Op de Veerpoortwal en Koepoortwal is de intensiteit 4.000 – 6.000 mvt/etmaal. Voor verschillende wegvakken van de Kraakselaan geldt dit ook, maar er is ook sprake van wegvakken met minder verkeer.
- Op de overige (huidige) gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom is de intensiteit maximaal 4.000 mvt/etmaal.
- Binnen de wijken (op erftoegangswegen) ligt de verkeersintensiteit onder de 2.000 mvt/etmaal.

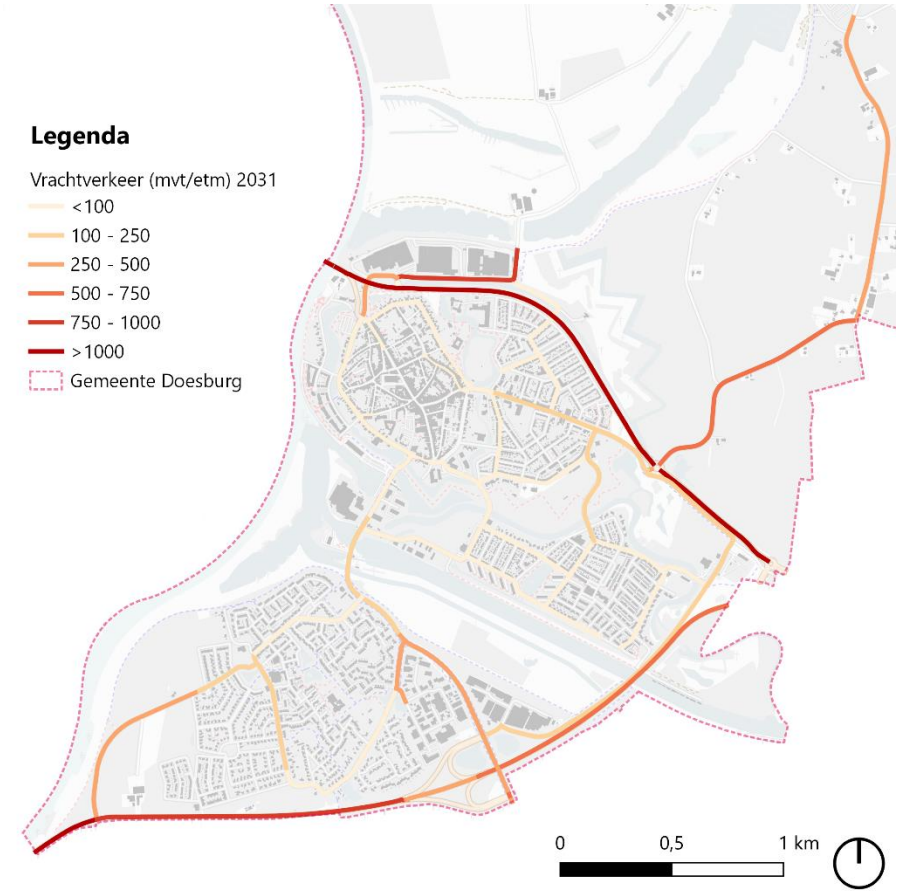


Figuur 3.2: Verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal voor een gemiddelde werkdag, beide rijrichtingen samen. Bron: verkeersmodel regio Arnhem-Nijmegen, prognosejaar 2031.

3.3 Vrachtverkeer

De intensiteiten van het vrachtverkeer laten zien welke wegen relatief veel worden bereden door vrachtwagens en daarmee een belangrijke verkeersfunctie vervullen voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen.

Het meeste vrachtverkeer bevindt zich op de provinciale wegen. Maar daarnaast is ook op de routes richting de bedrijventerreinen meer vrachtverkeer zichtbaar. Dit geldt voor de Verhuellweg ten noorden van de N317 en Didamseweg/Angerloseweg richting de bedrijventerreinen zowel ten oosten als westen van de Didamseweg.



Figuur 3.3: Verkeersintensiteiten vrachtverkeer in motorvoertuigen per etmaal, beide rijrichtingen samen. Bron: verkeersmodel regio Arnhem-Nijmegen, prognosejaar 2031.

3.4 Fietsverkeer

Figuur 3.4 laat zien op welke wegen binnen Doesburg de meeste fietsers rijden. De hoogste fietsintensiteit is zichtbaar op de Barend Ubbinkweg (circa 2.000 – 3.000 fietsers per etmaal). Ook rijden er relatief veel fietsers op wegen als de Veerpoortwal, Ooipoort Kloostertuin, Monseigneur Bekkerslaan en Didamseweg.

Om de verkeersveiligheid te waarborgen zijn goede fietsvoorzieningen belangrijk. Dit betekent onder andere dat op wegen met een limiet van 50 km/h bij voorkeur gescheiden fietsvoorzieningen aanwezig zijn, zeker op de wegen waar relatief veel fietsers gebruik van maken.

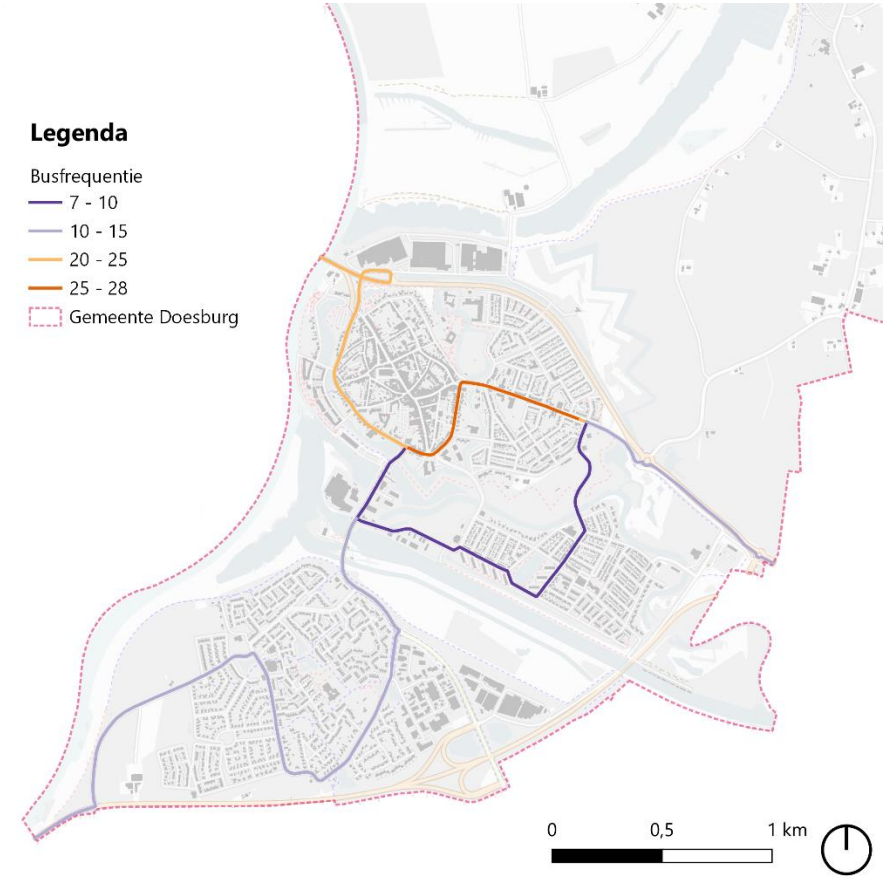
Figuur 3.4: Verkeersintensiteiten fietsverkeer in motorvoertuigen per etmaal, beide rijrichtingen samen. Bron: verkeersmodel, prognosejaar 2031.

3.5 Buslijnen

De figuur hiernaast geeft inzicht in het gebruik van de wegen door bussen. Het gebruik is weergegeven met behulp van de frequentie: het aantal bussen dat volgens de huidige dienstregeling gebruik maakt van de weg tijdens de ochtendspitsperiode van twee uur. In de toekomst kunnen de locaties van de buslijnen mogelijk wijzigen.

De meeste bussen rijden over de F.D. Rooseveltsingel/Kraakselaan, gevolgd door de Veerpoortwal/Koepoortwal. Daarnaast zijn er buslijnen over de Bingersenseweg/Angerloseweg en Koppelweg/Monseigneur Bekkerslaan zichtbaar. Voor deze laatste twee lijnen geldt een lagere frequentie.

Wegen waar bussen gebruik van maken hebben een belangrijke verkeersfunctie voor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer.



Figuur 3.5: Busfrequentie per wegvak voor ochtendspitsperiode van twee uur, beide rijrichtingen samen. Bron: verkeersmodel regio Arnhem-Nijmegen.

4. Nieuwe wegencategorisering

Op basis van de inzichten uit het theoretisch kader en de inventarisatie is een nieuwe wegencategorisering opgesteld. Eerst wordt ingegaan op de werkwijze, daarna worden de nieuwe categorisering en wegcategorieën getoond. Ook wordt ingegaan op de gewenste kruispuntoplossingen en daarna worden de gemaakte keuzes binnen de categorisering verder toegelicht.

4.1 Werkwijze

Voor het opstellen van de nieuwe wegencategorisering is mede gebruik gemaakt van het afwegingskader 30 km/h afkomstig van het CROW. Dit afwegingskader is een hulpmiddel om voor een weg binnen de bebouwde kom te bepalen welke wegcategorie het best passend is, rekening houdend met de verschillende belangen. De hierna beschreven aspecten maken hier ook onderdeel van uit.

Oversteekvoorzieningen

Het aantal en het gebruik van de oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) heeft invloed op de passende wegfunctie. Uitgangspunt is dat een maximumsnelheid van 50 km/h alleen mogelijk is bij veilige en gebundelde oversteekvoorzieningen. Een lagere maximumsnelheid is gewenst wanneer er veel oversteekbewegingen zijn en de locaties meer verspreid zijn gelegen.

Fiets

De rol van de fiets is een wegencategoriseringsplan is belangrijk. Vanwege de kwetsbaarheid van fietsers in het verkeer zijn goede voorzieningen noodzakelijk. Per wegcategorie gelden er specifieke fietsvoorzieningen. Loopt er bijvoorbeeld over een gebiedsontsluitingsweg met limiet van 50 km/h een belangrijke fietsroute, dan zijn aparte fietsvoorzieningen gewenst. Bij een erftoegangsweg zijn vaak geen gescheiden fietsvoorzieningen nodig.

Openbaar vervoer

In hoofdstuk 3 zijn de wegen waarover buslijnen zijn gelegen aangegeven. Voor de wegencategorisering is het wenselijk dat het buslijnennetwerk bij voorkeur over gebiedsontsluitingswegen loopt. Dit zal niet altijd mogelijk zijn, waardoor hier een spanningsveld ontstaat tussen enerzijds doorstroming en comfort van bussen en anderzijds verkeerveiligheid en leefbaarheid in verblijfsgebieden.

Vrachtverkeer

Zowel ten noorden van de N317 als aan beide zeiden van de Didamseweg zijn bedrijventerreinen gelegen. Een goede bereikbaarheid van deze bedrijventerreinen voor vrachtverkeer is belangrijk. Daarbij is het onwenselijk als vrachtverkeer wordt afgewikkeld via wegen met een verblijfsfunctie.

Gebruik

De hoeveelheid verkeer dat van een weg gebruik maakt (verkeersintensiteit) is mede leidend voor de best passende functie. Met name op wegen waar gezien de omgeving de leefbaarheid centraal staat (erftoegangswegen), mogen de intensiteiten niet te hoog zijn. Hoge verkeersintensiteit laten juist het belang van de weg voor de verkeersfunctie binnen het netwerk zien.

Omgeving

De omgeving van de een weg heeft veel invloed op de toekenning van een wegfunctie. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de volgende aspecten:

- Wat is de beschikbare ruimte in het profiel?
- Wordt er direct aan de weg gewoond?
- Zijn er veel uitritten aan de weg gelegen?
- Zijn er parkeerplaatsen naast de weg gelegen?
- Zijn er andere functies in de omgeving zoals scholen en winkels?
- Is er sprake van een waardevolle omgeving in cultuurhistorische zin of qua natuur?

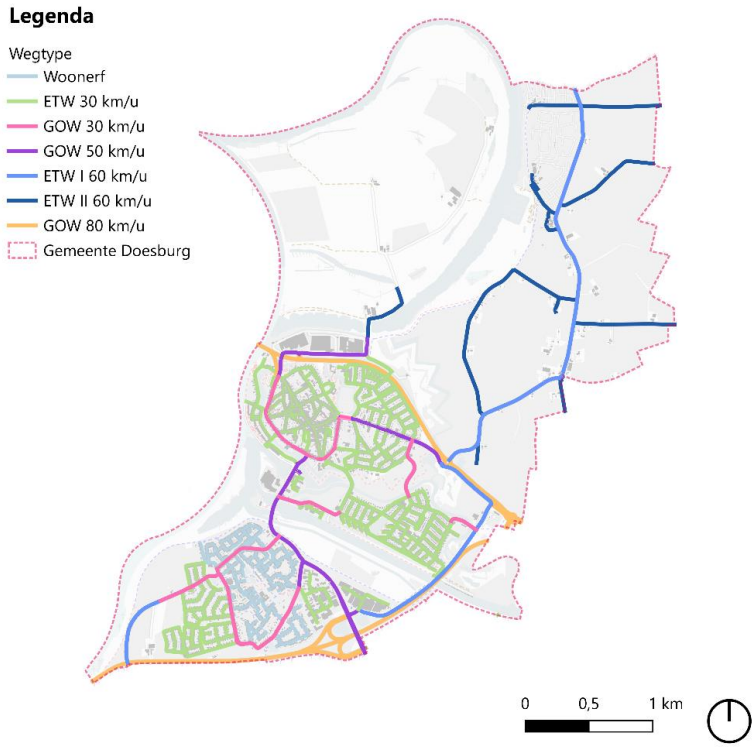
In algemene zin geldt dat aan wegen waar in de nabijheid veel wordt gewoond en/of diverse functies aanwezig zijn een lagere categorie weg (zoals erftoegangsweg) beter passend is.

4.2 Beoogde wegencategorisering

Figuur 4.1 bevat de uiteindelijk beoogde nieuwe wegencategorisering. Ten opzichte van de huidige wegencategorisering zijn de volgende verschillen zichtbaar:

- Route Angerloseweg – Breedestraat - Bingerdenseweg wijzigt van GOW 50 naar GOW 30.
- Bingerdenseweg (tussen Didamseweg en Breedestraat) wijzigt van ETW 30 naar GOW 30.
- Broekhuizerweg wijzigt van GOW 50 naar ETW 30.
- Koppelweg wijzigt van GOW 50 naar GOW 30
- Halve Maanweg wijzigt van GOW 50 naar ETW 30.
- Route Koepoortwal – Veerpoortwal – Schout bij Nacht Doormansingel – Ooipoort – F.D. Rooseveltsingel – Meipoortstraat wijzigt van GOW 50 naar GOW 30.
- Monseigneur Bekkerslaan en Den Helder wijzigen van GOW 50 naar GOW 30.

Deze wijzigingen worden in paragraaf 4.5 verder toegelicht.



Figuur 4.1: Beoogde wegencategorisering

4.3 Kenmerken wegen per categorie

Onderstaande tabel laat de basiskenmerken per wegcategorie zien, voor zowel wegen binnen als buiten de bebouwde kom. Deze kenmerken zijn gebaseerd op richtlijnen van het CROW.

Bij het (her)inrichten van wegen dienen deze kenmerken als uitgangspunt te worden genomen. Maatwerk per weg blijft echter noodzakelijk.

	GOW 50	GOW 30	ETW 30	Erf	ETW I 60	ETW II 60
Functie	Verkeer	Verblijven en verkeer	Verblijven	Verblijven	Verblijven en verkeer	Verblijven en verkeer
Snelheid	50 km/h	30 km/h	30 km/h	15 km/h (stapvoets)	60 km/h	60 km/h
Kantmarkering	Ja (of troittoirband)	Geen	Geen	Geen	Ja (bij geen fietsstroken)	Geen
Rijrichtingscheiding	(Dubbele) asstreep of middenberm	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen
Intensiteit	> 4.000 mvt/etm	2.000 - 6.000 mvt/etm	< 4.000 mvt/etm	< 1.000 mvt/etm	2.000 - 5.000 mvt/etm	< 2.500 mvt.etm
Fietsvoorziening	Vrijliggend fietspad of parallelweg	Vrijliggend fietspad of fietsstrook	Geen (gemengd op rijbaan) of fietstraat bij hoge intensiteiten fietsers	Geen (gemengd op rijbaan)	Vrijliggend fietspad (bij hoge intensiteiten fietsers) of fietsstrook	Rijbaan
Busroute	Ja	Ja	Bij voorkeur niet	Niet aanwezig	Ja	Niet aanwezig
Rijbaanbreedte	5,8 - 7,3 m	> 5,8 m	4,8 - 6,8 m	3,8 - 4,8 m	4,5 - 6,2 m	2,5 - 4,5 m
Verharding	Asfalt	Geheel of gedeeltelijk klinkers	Klinkers	Klinkers	Asfalt	Asfalt
Parkeren	Bij voorkeur niet	Buiten de rijbaan (langsparkeren)	Op of buiten de rijbaan (haaks/langs)	Buiten de rijbaan in vakken	In de berm	In de berm
Openbaar vervoer	Haltekom	Halteren op de rijbaan of haltekom	Op de rijbaan of niet aanwezig	Niet aanwezig	Op de rijbaan	Niet aanwezig
Snelheidsremmers	Niet aanwezig	Bij oversteeklocaties/conflictpunten	Remmers op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)	Niet aanwezig	Remmers op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)	Niet aanwezig
Oversteek-voorzieningen	Alleen bij kruispunten of op wegvak met voorziening	Verleiden van oversteek op wegvak via geconcentreerde voorzieningen	Overal (niet geregeld)	Overal niet geregeld)	Overal (niet geregeld)	Overal (niet geregeld)

Tabel 4.1: Kenmerken per wegtype

4.3.1 Aandachtspunten bij tabel 4.1

Voor verdere invulling van de kenmerken per wegtype sluiten we zoveel mogelijk aan bij de richtlijnen en aanbevelingen van het CROW (o.a. ASVV 2021). Bij tabel 4.1 zijn een paar aandachtspunten.

Gebiedsontsluitingswegen met limiet 80 km/h

De gebiedsontsluitingswegen met een limiet van 80 km/u binnen Doesburg zijn in beheer van de provincie Gelderland (N338 en N317). Deze wegcategorie is daarom niet opgenomen in de tabel.

Vrijliggende fietspaden

Naast het gemengd rijden op de rijbaan en de aanwezigheid van fietsstroken is toepassing van vrijliggende fietspaden mogelijk. Vrijliggende fietspaden zijn gunstig voor de veiligheid en het comfort van fietsers. Bij een tweerichtingenpad geldt een minimale gewenste breedte van 2,5 meter (op basis van CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer). Tot 2,5 meter is aan beide zijden een overrijdbare berm gewenst, zodat fietsers de mogelijkheid hebben om uit te wijken.

Wegen op bedrijventerreinen

Voor wegen op bedrijventerreinen zijn in de beoogde categorisering dezelfde categorieën gebruikt als voor alle overige wegen. Bedrijventerrein functioneren echter anders dan woon- en werkgebieden en vragen daarom ook andere eisen aan de weginrichting. De ruimtebehoefte van vrachtverkeer is maatgevend voor de inrichting en vormgeving van de infrastructuur. Wegvakken en kruispunten zijn daarom ruimer vormgegeven.

De rijbaanbreedte op bedrijventerreinen is onder meer afhankelijk van het eventueel gebruik van de weg voor laden en lossen. Bij een beperkte verkeersintensiteit is een rijbaanbreedte van 7 meter voldoende. Dit is exclusief ruimte voor eventuele fietsvoorzieningen. Bij intensiteiten vanaf circa 2.500 mvt/etmaal zijn vrijliggende fietsvoorzieningen gewenst.

Snelheidsremmers

Op GOW 30 wegen is het uitgangspunt de toepassing van verticale snelheidsremmers op overgangen, kruispunten en oversteekplaatsen. Fysieke snelheidsremmers zorgen voor een geloofwaardige toegestane maximumsnelheid van 30 km/h en daardoor lagere gereden snelheden. Verticale snelheidsremmers (drempels of plateaus) zijn nodig op overgangen (60-30 en 50-30) en gewenst bij kruispunten en oversteekplaatsen.

Hoe minder verticale snelheidsremmers worden toegepast, hoe meer inspanning zal moeten worden gedaan bij de andere weginrichtingaspecten die van invloed zijn op de geloofwaardigheid van de toegestande maximumsnelheid (o.a. rijbaanbreedte en type verharding) om de snelheid te beperken tot 30 km/h.

Bij de toepassing van snelheidsremmers zoeken we naar een balans waarbij de wegen ook goed bereikbaar dienen te blijven voor hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance) en het openbaar vervoer (bussen). Bij de concrete uitwerking van wegen in een ontwerp geven we hier aanvulling aan (bijvoorbeeld door toepassing van busdrempels en kruispuntplateaus in plaats van drempels).

Oversteekvoorzieningen

Op een GOW 30 weg heeft het de voorkeur voetgangers te verleiden/stimuleren op wegvakken te laten oversteken via geconcentreerde oversteekvoorzieningen, bij voorkeur voorzien van een snelheidsremmer of attentieverhoging.

Hiermee zit de GOW 30 qua oversteken in tussen GOW 50 (oversteken toegestaan op wegvak via voorziening) en een ETW 30 (toegestaan op wegvak, geen voorzieningen vereist). Oversteekvoorzieningen zijn bij voorkeur kanalisatiestrepen, een zebra of eventueel een verkeerslicht. De snelheidsremmers kan bestaan uit een plateau. De attentieverhoging kan bestaan uit een vlak in een afwijkende verharding en/of kleur.

Voetgangersoversteekplaats

Een voetgangersoversteekplaats (VOP, 'zebrapad') wordt toegepast op wegvakken en kruispunten waar door veel voetgangers wordt overgestoken. Vuistregel is dat er ten minste 100 voetgangers per dag moeten oversteken, maar op locaties waar veel kwetsbare voetgangers oversteken kan een andere afweging worden gemaakt.

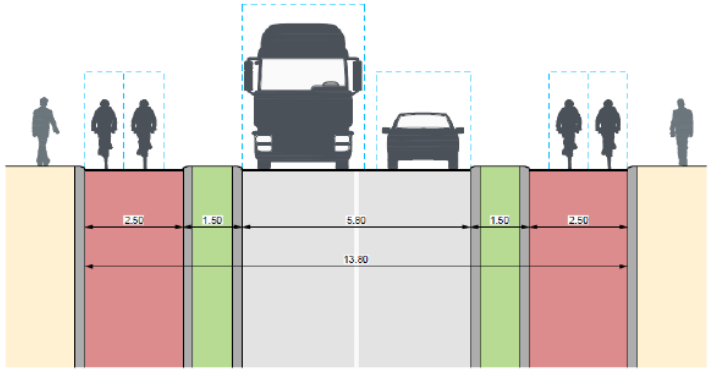
Bij een verkeersintensiteit van 4.000 – 8.000 mvt/etmaal kan de oversteekkwaliteit als redelijk worden beschouwd en daarboven matig tot slecht (zonder aanwezigheid oversteekvoorzieningen). Zeker bij verkeersintensiteiten vanaf 8.000 mvt/etmaal is daarom een voetgangersoversteekplaats gewenst, maar ook bij lagere intensiteiten heeft een VOP op relatief drukke voetgangersroutes meerwaarde. Bij hoge verkeersintensiteiten is het alternatief een geregelde oversteekplaats.

4.3.2 Voorbeeldprofiel per wegcategorie

In onderstaand overzicht wordt per wegcategorie een voorbeeldprofiel weergegeven. Deze profielen geven een voorbeeld voor de inrichting van de weg.

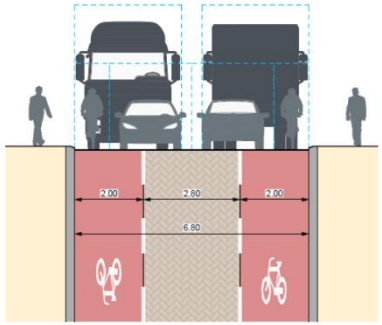
De daadwerkelijke inrichting blijft echter maatwerk en is onder meer afhankelijk van de lokale verkeersintensiteit, hoeveelheid vrachtverkeer, hoeveelheid fietsers en beschikbare ruimte.

Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h



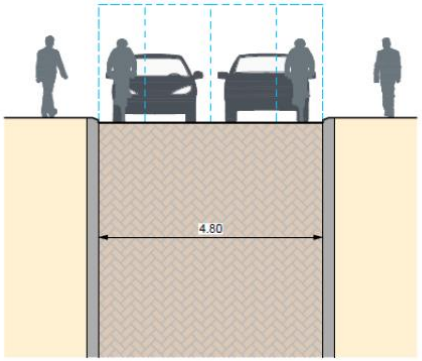
INTENSITEIT:	**tot 15.000 mvt / etmaal**
WEGCATEGORISERING:	**GOW 50**
MAATGEVEND SITUATIE:	**FF + V + A + FF**

Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h



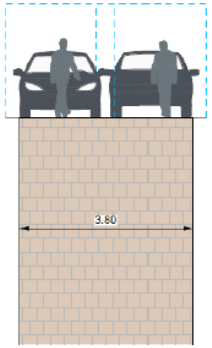
INTENSITEIT:	**tot 6.000 mvt / etmaal**
WEGCATEGORISERING:	**GOW 30**
MAATGEVEND SITUATIE:	**V + V of F + A + A + F**

Erftoegangsweg 30 km/h



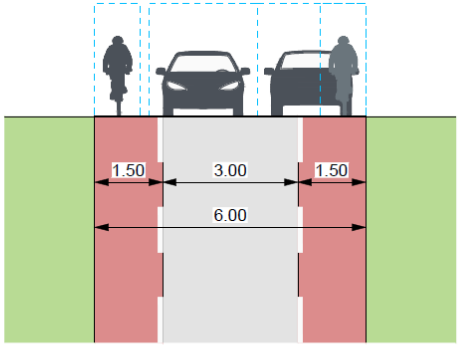
INTENSITEIT:	**tot 3.500 mvt / etmaal**
WEGCATEGORISERING:	**ETW 30**
MAATGEVEND SITUATIE:	**A + A of FF + FF**

Erf



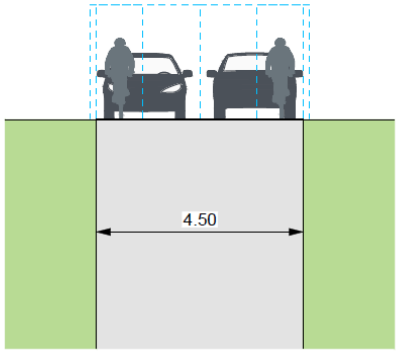
INTENSITEIT:	**tot 1.000 mvt / etmaal**
WEGCATEGORISERING:	**WOONERF 15**
MAATGEVEND SITUATIE:	**A + A**

Erftoegangsweg 60 km/h (type I)



INTENSITEIT:	**tot 3.000 mvt / etmaal**
WEGCATEGORISERING:	**ETW 60 Type I**
MAATGEVEND SITUATIE:	**F + A + A**

Erftoegangsweg 60 km/h (type II)



INTENSITEIT:	**tot 1.000 mvt / etmaal**
WEGCATEGORISERING:	**ETW 60 Type II**
MAATGEVEND SITUATIE:	**A + A**

4.4 Voorrangssituatie op kruispunten

De uitwisseling van verkeer vindt vooral plaats op de kruispunten. In een zorgvuldig duurzaam veilig ingericht netwerk wordt op een consequentie manier omgegaan met conflicterende verkeersbewegingen. Het verlenen of krijgen van voorrang volgt dan logisch uit de inrichting van de weg. In het algemeen gelden de volgende uitgangspunten op kruispunten:

- Verkeer dat op een gebiedsontsluitingsweg rijdt, heeft prioriteit (en krijgt dus voorrang) boven verkeer op een erftoegangsweg.
- Verkeer dat op een GOW 30 rijdt heeft prioriteit boven een ETW.
- Erftoegangswegen die elkaar kruisen worden als gelijkwaardig kruispunt ingericht.

In onderstaande tabel is de voor de mogelijke combinaties van kruispunten de voorkeursoplossing beschreven.
Op de overgangen tussen wegen naar een ander snelheidsregime zijn fysieke snelheidsremmers gewenst. Een voorbeeld is toepassing van een plateau ter hoogte van de grens van de bebouwde kom en de toepassing van een inritconstructie bij een overgang naar 30 km/h zone.

Voor de vormgeving van de kruispunten en overgangen tussen snelheidsregimes sluiten we aan bij de richtlijnen en aanbevelingen van het CROW (o.a. ASVV 2021).

	GOW 50	GOW 30	ETW 30	Erf
GOW 80	Rotonde of VRI			
GOW 50	Rotonde of VRI			
GOW 30	Rotonde of voorrangskruispunt (GOW 50 in de voorrang)	Rotonde of voorrangskruispunt		
ETW 30	Voorrangskruispunt (GOW 50 in de voorrang)	Uitritconstructie of voorrangskruispunt (GOW 30 in de voorrang)	Gelijkwaardig kruispunt	
Erf	Niet gewenst, uitritconstructie indien toch aanwezig (GOW 50 in de voorrang)	Uitritconstructie (GOW 30 in de voorrang)	Uitritconstructie (ETW 30 in de voorrang)	Gelijkwaardig kruispunt

Tabel 4.2: Voorkeursoplossing voorrangssituatie kruispuntcombinaties

4.5 Toelichting op de wijzigingen

Route Angerloseweg – Breedestraat – Bingerdenseweg → GOW 30

Deze route heeft de volgende kenmerken:

- De Angereloseweg, Breedestraat en Bingerdenseweg vormen een doorgaande route door de wijk Beinum.
- De verkeersintensiteit is relatief laag met 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal.
- De huidige limiet is 50 km/h.
- Er zijn geen gescheiden fietsvoorzieningen aanwezig, fietsers maken gebruik van fietsstroken op de rijbaan.
- Op het traject zijn enkele scherpe bochten gelegen.
- Nabij het centrum van Beinum is de inrichting verbijzonderd (oversteekvoorzieningen en bushaltes).
- Buslijnen 26 en 27 maken gebruik van de route.

Vanwege de volgende redenen is een GOW 30 passend voor deze route:

- Toepassing van een GOW 50 is gezien de beperkte verkeersfunctie van de weg niet noodzakelijk. Een ETW 30 is daarnaast ook niet passend aangezien er buslijnen zijn gelegen op de weg en de weg een hogere functie heeft dan de aanliggende woonstraten. Daarnaast zal de verkeersfunctie van de weg toenemen bij nieuwe woningbouw in de Wemmersweerd.
- De huidige fietsvoorzieningen zijn niet vrijliggend, terwijl dit wel gewenst is bij een GOW 50.
- Op het traject zijn enkele scherpe bochten gelegen. Deze bochten leiden tot vermindert zicht en sneller medegebruik van de fietsstroken door gemotoriseerd verkeer, dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid. Daarnaast dragen de bochten bij aan het beperken van de snelheid waarmee een GOW 30 geloofwaardiger ingevoerd kan worden.
- De functiewijziging geldt vanaf het kruispunt Angerloseweg-Leigraafseweg tot aan de Bingerdenseweg ter hoogte van de grens van de bebouwde kom. Bij woningbouw in het noordwesten van Beinum (Wemmersweerd) zal de huidige komgrens worden verschoven naar het westen.
  Het noordoostelijke deel van Angerloseweg (tussen Didamseweg en Leigraafseweg) bevat vrijliggende fietsvoorzieningen en vormt de ontsluiting van een bedrijventerrein, een GOW 30 voor dit wegvak is daarom niet passend.
- Nabij het centrum van Beinum is de aanbeveling de weg ook in te richten als GOW 30 en de route Breedestraat – Bingerdenseweg de hoofdroute te laten zijn. Wel is dit een belangrijke plek voor goede oversteekvoorzieningen voor de fietsroute en de voetgangers. Daarom wordt aanbevolen op deze specifieke locatie te kiezen voor een verbijzondering van de weginrichting, bijvoorbeeld door toepassing van een shared space.

Bingerdenseweg (tussen Didamseweg en Breedestraat) → naar GOW 30.

De weg heeft de volgende kenmerken:

- De weg is in de huidige situatie gecategoriseerd als erftoegangsweg met limiet van 30 km/h.
- De verharding bestaat uit asfalt, op het wegdek zijn fiets(suggestie)stroken aanwezig.
- Op het grootste deel van de weg is de verkeersintensiteiten 2.000 – 4.000 mvt/etmaal. Op het meeste oostelijke deel is de intensiteit 4.000 – 6.000 mvt/etmaal.

- De weg vormt de ontsluiting van diverse aanliggende erven.

Vanwege de volgende redenen is een GOW 30 passend voor deze weg:
- De verkeersintensiteit op een erftoegangsweg is bij voorkeur lager dan 4.000 mvt/etmaal. Op een aantal oostelijke wegvakken ligt de huidige intensiteit al hoger, op andere wegvakken komt deze grens in zicht. Een GOW 30 past daarom beter bij de huidige intensiteiten en biedt daarnaast ook ruimte voor verdere toename van het verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw.
- De huidige weginrichting bestaat uit asfalt verharding en fietsstroken. Deze inrichting is niet passend bij een erftoegangsweg.

Broekhuizerweg → ETW 30

De weg heeft de volgende kenmerken:
- De Broekhuizerweg heeft een limiet van 50 km/h.
- Op het bedrijventerrein is de weg doodlopend en zijn er diverse aansluitingen van bedrijven op gelegen.

Vanwege de volgende redenen is een ETW 30 passend voor deze weg:
- De weg heeft geen belangrijke verkeersfunctie en dient alleen ter ontsluiting van de aangrenzende bedrijven.
- Er ontstaat een meer uniforme limiet op de wegen. Op het bedrijventerrein aan de andere zijde van de Didamseweg is de maximumsnelheid namelijk ook 30 km/h.

Koppelweg → GOW 30

Deze weg heeft de volgende kenmerken:
- De Koppelweg vormt een van de westelijke toegangen tot de wijk tussen het centrum van Doesburg en de Oude IJssel.
- De huidige snelheidslimiet is 50 km/h. Ter hoogte van de wijk gaat de weg over in een 30 km/h zone.
- De verkeersintensiteit bedraagt circa 2.000 mvt/etmaal.
- Langs de Koppelweg vinden diverse woningbouwprojecten plaats.
- Buslijn 26 is maakt gebruik van de weg.

Vanwege de volgende redenen is een GOW 30 passend:
- Door de toevoeging van woningbouw in de directe omgeving van de weg verandert het karakter van de straat en worden aspecten als de leefbaarheid en oversteekbaarheid belangrijker. Toepassing van een limiet van 30 km/h draagt bij aan deze aspecten.
- De verkeersfunctie van de weg is beperkt. Toepassing van een GOW 50 is daarom niet noodzakelijk. In de huidige situatie maken bussen gebruik van de weg. Dit rechtvaardigt de toepassing van een GOW 30 in de huidige situatie. Echter, wanneer in de toekomst de bus zou verdwijnen, is de toepassing van ETW 30 ook mogelijk.
- De huidige fietsvoorzieningen zijn niet vrijliggend, terwijl dit wel gewenst is bij een GOW 50. Aanleg van vrijliggende fietsvoorzieningen is niet passend binnen het profiel, zeker niet in combinatie met het plan om voetgangersvoorzieningen aan te brengen.

Halve Maanweg → ETW 30

Deze weg heeft de volgende kenmerken:
- De Halve Maanweg vormt de noordwestelijke ontsluiting de wijk De Ooi. De huidige limiet is 50 km/h, ter hoogte van de wijk gaat de weg over in een 30 km/h zone.

- De verkeersintensiteit is 1.500 tot 2.500 mvt/etmaal (aflopend richting het zuidoosten).
- De verharding bestaat uit klinkers. Fietsers maken samen met gemotoriseerd verkeer gebruik van de rijbaan, er zijn geen (gescheiden) fietsvoorzieningen aanwezig.

Vanwege de volgende redenen is een ETW 30 passend:

- De verkeersfunctie van de weg is beperkt. Zo is de intensiteit relatief laag en maken er geen buslijnen gebruik van de weg. Toepassing van een GOW 50 of GOW 30 is daarom niet noodzakelijk.
- De huidige fietsvoorzieningen zijn niet vrijliggend, terwijl dit wel gewenst is bij een GOW 50. Binnen het huidige profiel is er geen ruimte om vrijliggende fietsvoorzieningen aan te brengen.
- De Halvemaanweg is aan de westzijde aangesloten op het kruispunt met de Ooipoort en F.D. Rooseveltsingel. Voor deze wegen wordt een functiewijziging naar GOW 30 beoogd. Hiermee ontstaat een aansluitend netwerk van wegen met limiet van 30 km/h.
- De bestaande inrichting met klinkerverharding is niet passend bij een GOW 50, maar juist wel bij een weg met lagere functie.
- Aandachtspunt is de ligging van de brandweerpost aan de Halve Maanweg. Een goede bereikbaarheid, onder meer met voldoende profielbreedte, blijft noodzakelijk.

Route Koepoortwal – Veerpoortwal – Schout bij Nacht Doormansingel Ooipoort – F.D. Rooseveltsingel – Meipoortstraat → GOW 30

Deze huidige route heeft de volgende eigenschappen:

- De wegen zijn een gebiedsontsluitingsweg met limiet van 50 km/h.
- Op de Koepoortwal, Veerpoortwal en Schout bij Nacht Doormansingel is de verkeersintensiteit circa 6.000 mvt/etmaal. De intensiteit op de Ooitpoort, F.D. Rooseveltsingel en Meipoortstraat is lager met 2.500 – 4.500 mvt/etmaal.
- De verharding bestaat uit asfalt. Fietsers maken gebruik van de fietsstroken op de rijbaan.
- Op diverse locaties zijn er oversteekvoorzieningen voor de voetganger aanwezig (zebrapaden).

Vanwege de volgende redenen is een GOW 30 passend:

- Op een gebiedsontsluitingsweg met limiet van 50 km/h zijn gescheiden fietsvoorzieningen gewenst. Binnen het huidige profiel is er geen ruimte vrijliggende fietspaden in te passen.
- De route vervult een verkeersfunctie, mede als ontsluiting op de N317. Dit ook terug te zien in de relatief hoge verkeersintensiteiten. De intensiteit zijn echter niet dusdanig hoog dat een GOW 50 noodzakelijk is.
- Het huidige profiel bevat op verschillende locaties parkeervakken naast de rijbaan, deze zijn bij een GOW 50 niet gewenst.
- Vanuit veel wijken, parkeervoorzieningen, Turfhaven en de IJsselkade is een oversteek van de route nodig om het centrum te kunnen bereiken. Een goede oversteekbaarheid is daarom belangrijk. Een lagere maximumsnelheid voor gemotoriseerde verkeer verbeterd de oversteekbaarheid en vermindert de barrièrewerking van de weg. Hiermee wordt het ook aantrekkelijker voor bezoekers om buiten de singel te parkeren en vervolgens richting de binnenstad te lopen.

Monseigneur Bekkerslaan en Den Helder → GOW 30.

Deze wegen hebben de volgende eigenschappen:

- Het zijn gebiedsontsluitingswegen met een limiet van 50 km/h.
- De verharding bestaat uit asfalt. Fietsers maken gebruik van fietsstroken op de rijbaan.
- De wegen vormen de noordelijke en oostelijke ontsluiting van de wijk De Ooi.
- De verkeersintensiteit op de Monseigneur Bekkerslaan is ruim 2.000 mvt/etmaal, de intensiteit op de Den Helder ligt onder de 2.000 mvt/etmaal.

Vanwege de volgende redenen is een GOW 30 passend:

- Op een gebiedsontsluitingsweg met limiet van 50 km/h zijn gescheiden fietsvoorzieningen gewenst. Binnen het huidige profiel is bij beide wegen geen ruimte vrijliggende fietspaden in te passen.
- De verkeersintensiteiten op beide wegen zijn relatief laag. Daarmee is ook de verkeersfunctie beperkt en is een afwaardering van de wegen passend.

5. Maatregelen

Vanuit de opgestelde wegencategorisering kan worden afgeleid waar de huidige weginrichting niet voldoet aan de kenmerken van de wegcategorie (zie paragraaf 4.3). Op basis hiervan kan worden bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn.

De uitvoering van de infrastructurele maatregelen vindt zoveel mogelijk plaats conform de richtlijnen en aanbevelingen van het CROW (zoals opgenomen in ASVV 2021).

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste infrastructurele maatregelen toegelicht. Daarnaast wordt ingegaan op mogelijke beheersmaatregelen wanneer de beoogde wegcategorie niet lijkt te 'passen' bij de huidige vormgeving van een weg.

5.1 Infrastructurele maatregelen

Herinrichting Angerloseweg – Breedestraat – Bingerdenseweg
In de nieuwe wegencategorisering wordt de functie op deze wegen gewijzigd van GOW 50 naar GOW 30. Een andere vormgeving van de wegen op deze route is daarom noodzakelijk, bijvoorbeeld met toepassing van klinkerverharding en bredere fietsstroken. Ook zijn er mogelijk snelheidsremmende maatregelen nodig om de snelheid van het verkeer op de meer rechte wegvakken te beperken.
Daarnaast past in combinatie woningbouw in het noordwesten van Beinum (Wemmersweerd) een verplaatsing van de huidige komgrens richting het westen. Dit betekent dat de GOW 30 verder doorloopt richting het westen voorbij de ontsluiting van de nieuwe woonwijk.

Broekhuizerweg inrichten als 30 km/h zone
De huidige limiet is 50 km/h. Deze kan relatief eenvoudig worden gewijzigd door de weg als 30 km/h zone in te richten. De ingang van de zone kan daarvoor met bebording en markering op het wegvak worden aangegeven, bijvoorbeeld ter hoogte van het kruispunt Broekhuizerweg – Parallelweg Den Helder.

Herinrichting Koppelweg
In de nieuwe wegencategorisering wordt de functie van de Koppelweg gewijzigd van GOW 50 naar GOW 30. Een herinrichting van de weg is daarom noodzakelijk. Daarbij kan onder meer worden gedacht aan het aanbrengen van klinkerverharding, het aanleggen van voetgangersvoorzieningen en aanbrengen van een snelheidsremmer.

Snelheidsremmende maatregelen Halve Maanweg
In de nieuwe categorisering wijzigt de functie van GOW 50 naar ETW 30. In tegenstelling tot veel andere huidige gebiedsontsluitingswegen bestaat de verharding uit klinkers. Een volledige herinrichting is daarom niet noodzakelijk. Wel kan worden gedacht aan het toevoegen van snelheidsremmers zoals een drempel of plateau om snelheid te reduceren. Aandachtspunt hierbij is het in stand houden van een goede bereikbaarheid voor de brandweer.

Herinrichting Monseigneur Bekkerslaan en Den Helder
Deze wegen blijven een GOW 50 binnen de nieuwe categorisering. In de huidige situatie zijn er fietsstroken aanwezig, terwijl vrijliggende fietsvoorzieningen binnen deze functie gewenst zijn. Wanneer dit niet past binnen het beschikbare profiel of de directe omgeving kan een functiewijziging naar GOW 30 worden overwogen.

Herinrichting Koepoortwal – Veerpoortwal – Schout bij Nacht Doormansingel –Ooipoort – F.D. Rooseveltsingel – Meipoortstraat
De wegen zijn in de huidige vormgeving ingericht als GOW 50 wegen met asfaltverharding. Herinrichting van de wegen is nodig om de toepassing van GOW 30 geloofwaardiger te maken. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de toepassing van klinkerverharding om de snelheid van gemotoriseerd verkeer te beperken.

In eerdere studie[1] is onderzoek gedaan naar snelheidsremmende maatregelen en mogelijkheden om het verkeer in de binnenstad te beperken. Hierbij zijn ook diverse ontwerpen opgesteld van kruispunten van de singel met de poorten van de binnenstad, zoals de Ooipoortstraat en Meipoortstraat.

De kruispuntontwerpen met toepassing van klinkerverharding passen goed in het uitgangspunt om op termijn de gehele singel in te richten als gebiedsontsluitingsweg met limiet van 30 km/h. Aanpassing van de kruispunten vormt daarvoor een goede basis.

In de huidige weginrichting zijn op veel locaties voetgangersoversteekvoorzieningen aanwezig. Deze voorzieningen kunnen meer worden geconcentreerd op de locaties van de belangrijkste loopstromen. Daarnaast verbeterd de oversteekkwaliteit als gevolg van de lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer.

Aanleg vrijliggende fietsvoorzieningen op Verhuellweg
De Verhuellweg heeft een belangrijke verkeersfunctie als ontsluiting van het bedrijventerrein. Bij een eventuele verlaging van de limiet zijn er stevige maatregelen nodig om de snelheid te reduceren. In combinatie met het vrachtverkeer is de uitvoering van maatregelen complex. Daarom wordt aanbevolen de weg te behouden als gebiedsontsluitingsweg met maximumsnelheid van 50 km/h, maar wel met aanleg met vrijliggende fietsvoorzieningen om gemotoriseerd verkeer en fietsers te scheiden.

[1] Vitale binnenstad Doesburg – stap 4: Beperkingen verkeer binnenstad en snelheidsremmende maatregelen (2022)

Aanleg rotonde op kruispunt Didamseweg – N338
Het huidige kruispunt van de Didamseweg, Broekhuizerweg en de noordelijke aansluitingen van de N338 is vormgegeven als een voorrangskruispunt. Aanleg van een rotonde is echter gewenst omdat het een kruispunt van gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 50 km/h betreft. Een rotonde leidt tot een betere verkeersveiligheid door de lagere snelheden van het gemotoriseerde verkeer nabij het kruispunt.

Erftoegangswegen
De meerderheid van de wegen binnen Doesburg is een erftoegangsweg met limiet van 30 km/h. Op deze wegen wordt bij voorkeur klinkerverharding toegepast in plaats van asfalt.
Veel erftoegangswegen zijn in de huidige situatie echter nog voorzien van asfaltverharding. Dit is niet een knelpunt, maar bij grootschalige aanpak van de weg (bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden) is de toepassing van klinkers en het aanbrengen van plateaus op kruispunten gewenst.

5.2 Beheersmaatregelen

Wanneer het niet mogelijk blijkt te zijn om te kunnen voldoen aan de kenmerken zoals beschreven in paragraaf 4.3, moet worden nagegaan of mogelijke conflicten beperkt kunnen worden. Voorbeelden van beheersmaatregelen zijn:

- Het sturen van bepaalde vervoerswijzen via een alternatieve route.
- Teruggaan naar een minimale maatvoering in het dwarsprofiel.
- Toevoegen van snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en/of kruispunten.
- Handhaving op rijsnelheden met aanvullende voorlichting.

Als ondanks het invoeren van beheersmaatregelen geen geloofwaardige en herkenbare weginrichting mogelijk is, dan blijkt de gewenste wegrichting niet te ‘passen’ in de praktijk is een heroverweging van de functie en wegcategorie noodzakelijk.

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32