

Referentienummer  
SWNL0195925

Kenmerk  
348094

Betreft  
Verkeerskundige afweging maatregelpakket Europaweg

## 1 Inleiding

Sweco (Grontmij) heeft in de periode 2012-2013 voor gemeente Doetinchem de studie uitgevoerd met betrekking tot de capaciteitsuitbreiding Europaweg. Tijdens deze studie is onderzoek gedaan naar een robuuste oplossing voor de Europaweg met planjaar 2030, die aan de destijds door de gemeente geformuleerde doelstellingen voldoet. Een deel van deze maatregelen zijn inmiddels door de gemeente gerealiseerd.

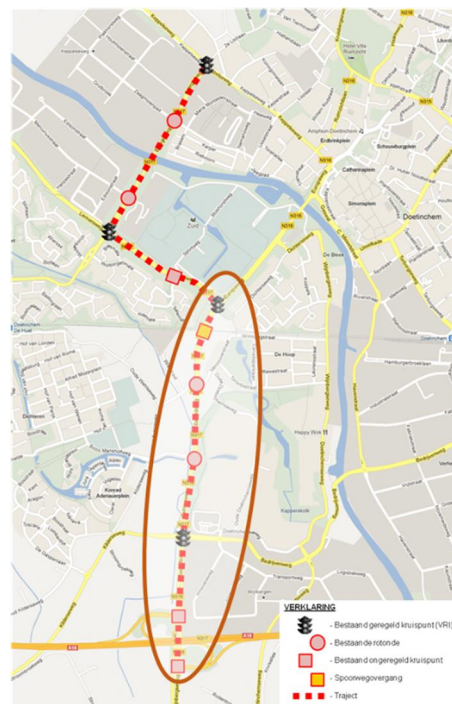
### *Ontwikkelingen*

In de periode tussen 2013 en 2015 zijn ten gevolge van de economische situaties keuzes gemaakt die van invloed zijn op de tijdens de studie in 2012-2013 gehanteerde uitgangspunten. Gemeente Doetinchem heeft het verkeersmodel laten actualiseren welke beter aansluit bij het huidige en te verwachten toekomstige verkeersbeeld op de Europaweg. Het resultaat van het geactualiseerde verkeersmodel is dat de geprognostiseerde verkeersintensiteiten lager zijn voor het planjaar 2030. Ten behoeve van de vervanging van de installatie op K25 het kruispunt Europaweg- Kilderseweg – Bedrijvenweg is een nadere studie uitgevoerd.

### *Actualisatie gedeelte studie*

Voor de actualisatie van de studie is voor de verbetering van de verkeersafwikkeling op de Europaweg de project-scope aangepast. Voor de actualisatie van de studie is onderzoek gedaan naar het omcirkelde gedeelte. Binnen het gebied vallen:

- geregelde kruispunten:
  - K22 (Kruispunt Liemersweg – Europaweg);
  - K25 (Kruispunt Europaweg – Kilderseweg – Bedrijvenweg);
- rotondes:
  - R03 (Rondele Europaweg - Auroraweg/ Vancouverstraat);
  - R04 (Rondele Europaweg – Sicco Mansholtweg/ De Wals);
- voorrangskruispunten:
  - V02 (Noordelijk kruispunt A18 – N316 (Europaweg));
  - V03 (Zuidelijk kruispunt A18 – N316 (Europaweg));
- overige kruispunten:
  - gelijkvloerse spoorwegovergang



### 1.1 *Vraagstelling(en)*

Voor de actualisatie van de studie en het voorliggende document kan onderscheid worden gemaakt in een tweetal hoofdvragen, te weten:

- Wat is de minimaal noodzakelijke oplossing om voldoende verkeersafwikkeling op de Europaweg te kunnen garanderen tot planjaar 2030;
- Welke aanvullende maatregelen zijn verkeerskundig wenselijk om de verkeersafwikkeling voor een langere periode te kunnen garanderen.

### 1.2 *Leeswijzer*

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de vraag waarbij de minimaal noodzakelijke oplossing is onderzocht. Daarna is in hoofdstuk 3 ingegaan op de afwegingen voor de aanvullende maatregelen voor de Europaweg, waarbij dit is samengevat in een advies in hoofdstuk 4.

## **2 Studie actualisatie verkeersafwikkeling Europaweg**

Op basis van de studie waarbij verkeerskundige berekeningen zijn uitgevoerd met OMNI-X, COCON en Vissim is bepaald welke maatregelen minimaal noodzakelijk zijn. Uit de studie is gebleken dat bij de rotonde Europaweg – Sicco Mansholtweg/De Wals (R04) capaciteitsproblemen zullen ontstaan in het planjaar 2030.

Het blijkt dat het kruispunt van de Europaweg – Kilderseweg – Bedrijvenweg (K25) in het planjaar het verkeersaanbod niet meer te kunnen verwerken. Voor het kruispunt is het noodzakelijk dat de rijstrook verdubbeling wordt gerealiseerd.

Voor de vervanging van de Verkeersregelininstallatie (VRI) op het kruispunt Europaweg – Kilderseweg/Bedrijvenweg (K24) is in de studie gebleken dat niet aan de huidige voorwaarden voldaan kan worden om de verkeersafwikkeling te verbeteren zonder ingrijpende maatregelen. Uit de verkeerssimulatie is gebleken dat de huidige vormgeving onvoldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod in 2030 te verwerken. In de ochtendspits is sprake van filevorming richting de A18 en in de avondspits ontstaat er een lange wachtrij richting Doetinchem, welke kan terugslaan tot de aansluiting A18. Het is wenselijk om in 2030 de rijbaanuitbreiding gerealiseerd te hebben op het kruispunt van de Europaweg – Kilderseweg - Bedrijvenweg.

Uit de robuustheidstoets blijkt dat er een capaciteitsprobleem ontstaat vanaf 85% van het verwachte verkeersaanbod van 2030. Dit betekent dat naar verwachting de komende jaren de capaciteit van het kruispunt voldoet, maar de maximale capaciteit wordt benaderd. De verwachting is dat vanaf 2020 verkeersproblemen zullen optreden.

De resultaten van deze studie zijn opgenomen in de rapportage 'Verkeersafwikkeling Europaweg, Aanvullende verkeerskundige berekeningen' met referentienummer SWNL-0187157 van 23 juni 2016.

### 3 Verkeerskundige maatregelpakketten

Omdat in 2030 de maximale capaciteit van de andere kruispunten in de projectscope wordt Benaderd, is door de gemeente aan Sweco gevraagd een advies uit te brengen voor het nemen van aanvullende maatregelen. Dit heeft op basis van de beschikbare studies geresulteerd in een aantal maatregelpakketten.

Tijdens het opstellen van de maatregelpakketten is naast de verkeerskundige argumenten ook gekeken naar de uitgangspunten en haalbaarheid van kosteneffectieve maatregelen.

De volgende hoofdthema's/argumenten zijn gehanteerd:

- beschikbaar maximaal budget € 4,5 miljoen;
- beleid (Rijk – Provinciaal – Gemeentelijk);
- uniformiteit in kruispuntoplossingen;
- optimalisatie verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer;  
*(Wens bij verdubbeling hoofdrijbaan: oversteken bij voorkeur ongelijkvloers of opgenomen in een met verkeerslichten geregeld kruispunt)*
- ensen verkeersmanagement.

De samenstelling van de pakketten is opgenomen in bijlage 1.

Naast de verkeerskundige argumenten is in de afwegingen ook rekening gehouden met de economische en ruimtelijke aspecten van de Europaweg. De Europaweg is een belangrijke route voor de bereikbaarheid van Doetinchem. De verwachting is dat deze ook in de toekomst een belangrijkere verbinding zal gaan vormen vanuit Doetinchem richting 's-Heerenberg en Duitsland, zodra de rondweg om Zeddam wordt doorgetrokken.

Voor de Achterhoek profileert Doetinchem zich als centrumgemeente, waardoor er een economisch belang is om de bereikbaarheid zo optimaal mogelijk te houden. Ook voor de inwoners van Doetinchem is het van belang om zo goed mogelijk bereikbaar te blijven nu en in de toekomst.

#### 3.1 Overwegingen en effecten

Op basis van de verkeerskundige wensen en afwikkelingseisen is per kruispunt gekeken of er aanpassingen nodig zijn en zo ja, welke kruispuntvorm de voorkeur verdient.

De afwegingen zijn onderstaand beknopt weergegeven vanaf het centrum naar de A18.

##### **Kruispunt Liemersweg – Europaweg (K22)**

*Het aanpassen van het kruispunt is in relatie tot de verwachte verkeersintensiteiten geen noodzaak. Het aanpassen van het kruispunt heeft wel meerwaarde in relatie tot de verkeersstructuur. In het netwerk is de spoorwegovergang bepalender voor het wel/niet aanpassen van het kruispunt. Wanneer een uitbreiding van het aantal sporen, intensivering van het spoor of andere maatregelen bekend wordt, dan zal bekeken moeten worden welke maatregelen getroffen moeten worden bij het kruispunt.*

##### **Gelijkvloerse spoorwegovergang Europaweg**

*De spoorovergang op de Europaweg is één van de overwegen die in het kader van het Landelijk Verbeterplan Overwegen (LVO) onderzocht wordt. Deze overweg heeft zeer veel invloed op de verkeersafwikkeling van de Europaweg ten gevolge van de sluitingen van de overweg. De overweg is gelegen op relatief korte afstand van het kruispunt met de Liemersweg (K22), waardoor de wachtrijen voor de overweg en het kruispunt op elkaar invloed hebben. Bij een verdere toename van de intensivering van het spoor kan dit leiden tot terugslag vanaf het kruispunt tot de overweg en vanaf de overweg tot op het kruispunt. Het verminderen van de invloed van de overweg op de Europaweg zal derhalve een positieve invloed hebben op de verkeersafwikkeling van de route A18 - Europaweg – Liemersweg – Energieweg – Keppelseweg.*

*Vanuit ProRail wordt een studie opgestart naar toekomstige maatregelen bij de spoorweg-overgang (in het kader van het LVO programma). Aanbevolen wordt om de uitkomsten van het onderzoek van ProRail af te wachten alvorens maatregelen te nemen.*

Om tot die tijd het gebruik van de huidige fietsroute naar de fietstunnel bij De Huet te stimuleren, worden maatregelen getroffen om de sociale veiligheid te verbeteren.

#### **Rotonde Europaweg – Auroraweg/Vancouverstraat (R03)**

Voor de bestaande situatie is er op de rotonde Europaweg – Auroraweg/Vancouverstraat voldoende afwikkelingscapaciteit. Vanuit verkeersveiligheid is wel aanleiding om de aanwezigheid van de gelijkvloerse ongeregelde oversteekvoorzieningen van het langzaam verkeer ter discussie te stellen. In het verleden heeft zich hier een ongeval voorgedaan tussen het gemotoriseerd en langzaam verkeer. Door de toename van het gemotoriseerd verkeer zal de kans op toename van het aantal ongevallen vergroten.

Het gemotoriseerd verkeer verwacht geen gelijkvloerse en ongeregelde oversteken voor het langzaam verkeer. Ten noorden ligt de bestaande fietstunnel en ten zuiden van de rotonde met De Wals wordt een fietstunnel gerealiseerd. De enige andere gelijkvloerse oversteek is opgenomen in de verkeersregeling bij de Bedrijvenweg – Kilderseweg. Hierdoor zal de verkeersafwikkeling ook verbeteren bij de rotonde.

Om het opheffen van de gelijkvloerse oversteken bij de rotonde mogelijk te maken, zullen de bestaande fietsroutes naar onder andere de tunnel bij De Huet verbeterd moeten worden. Dit betekent het sociaal veiliger inrichten door investeren in aantrekkelijkheid van de route door bijvoorbeeld verbeteren van de openbare verlichting. Aanvullende maatregelen kan zijn dat de fietsroute door Wijnbergen vanaf de nieuwe fietstunnel tot de spoorwegovergang Wijnbergseweg verbeterd wordt.

De kruispuntvorm voor de rotonde Auroraweg/Vancouverstraat in de Europaweg zal in overeenstemming gebracht moeten gaan worden met de vormgeving voor het kruispunt met de Sicco Mansholtweg/De Wals.

De voorkeur gaat er naar uit om gelijktijdig met de reconstructie van deze rotonde en verdubbeling van de Europaweg ook voor de Auroraweg/Vancouverstraat te kiezen voor een ei-rotonde.

#### **Rotonde Europaweg – Sicco Mansholtweg/De Wals (R04)**

Op de Europaweg is het op de locatie van de Sicco Mansholtweg/De Wals op basis van de studie noodzakelijk voor 2030 de bestaande rotonde te vervangen een andere kruispunt vorm. Ten gevolge van de verkeersdruk zal verkeershinder gaan ontstaan tussen 2020 en 2030 op het wegvak naar de rotonde. De rotonde kan tijdens de spits-periodes het verkeersaanbod niet goed verwerken, waardoor files gaan ontstaan. In de huidige situatie wordt ook regelmatig hinder ondervonden, waardoor andere routes (onder andere door het buitengebied) worden gezocht en daar de verkeersoverlast kan toenemen.

Voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling en de route voor de toekomst aantrekkelijk te houden, is het noodzakelijk om de rijstroken te verdubbelen op de Europaweg. Voor de kruispuntoplossingen is gekeken naar een meerstrooksrotonde en met verkeerslichten geregeld kruispunt. Beide oplossingen hebben verkeerskundig voldoende afwikkelingscapaciteit om het toekomstige verkeer te kunnen verwerken.

In de afweging zijn de hogere investerings- en beheerkosten van verkeersregelininstallaties meegenomen. In combinatie met het verhoogde risico op roodlichtnegatie (doordat vanaf de zijwegen weinig verkeersaanbod is en daardoor de kans op ongevallen) biedt een rotonde het beste perspectief. De voorkeur heeft het realiseren van de verdubbeling van de hoofdrijbaan met het realiseren van een ei-rotonde op de Europaweg ter plaatse van de Sicco Mansholtweg/De Wals en daarmee ook op de Auroraweg/Vancouverstraat.

#### ***Kruispunt Europaweg – Kilderseweg - Bedrijvenweg (K25)***

Aan de hand van de studies is geconcludeerd dat capaciteitsuitbreiding van de Europaweg en aanpassingen van de verkeersregeling op het kruispunt Europaweg – Kilderseweg – Bedrijvenweg minimaal noodzakelijk is.

In navolging is nog bekeken of het realiseren van vrije rechtsaf er(s) oplossing kan bieden bij het verruimen van de afwikkelcapaciteit. Dit blijkt geen verschil te maken in de verkeersafwikkeling op het kruispunt. Wanneer deze zouden worden toegepast, is de verwachting eerder dat de verkeershinder in de omgeving ten gevolge hiervan verder zal toenemen op bijvoorbeeld de rotonde Bedrijvenweg – Doetinchemseweg – Braamtseweg.

#### ***Noordelijk kruispunt A18 – N316 (Europaweg) (V02)***

Ter plaatse van het noordelijke kruispunt van de op en afrit van de A18 op de Europaweg heeft dit jaar een dodelijk ongeval plaatsgevonden. Op basis van de studie blijkt dit kruispunt onvoldoende het verkeer te kunnen afwikkelen. Door het recente ongeval is vanuit verkeersveiligheid ook aandacht voor het kruispunt noodzakelijk.

Het betreft een situatie buiten de bebouwde kom, waarbij zowel Rijkswaterstaat en provincie Gelderland als wegbeheerder verantwoordelijk zijn. In verband met de samenhang van de A18 en N316 met de Europaweg voor de bereikbaarheid van Doetinchem is onderzocht welke mogelijkheid voor verbetering van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op dit kruispunt gerealiseerd zou kunnen worden. Gekozen kan worden voor een situatie met verkeerslichten of het reconstrueren tot een rotonde. In de afweging hebben de hogere investerings-, beheerskosten en het risico op roodlichtnegatie en dat daardoor de kans op ongevallen toeneemt, de doorslag gegeven. Het realiseren van een rotonde met bypasses zodat de verdubbeling van de hoofdrijbaan mogelijk is, heeft de voorkeur.

#### ***Zuidelijk kruispunt A18 – N316 (Europaweg) (V03)***

Ter plaatse van het zuidelijke kruispunt van de op- en afrit van de A18 op de Europaweg blijkt op basis van de studie het verkeer te kunnen afwikkelen.

Het betreft een situatie buiten de bebouwde kom, waarbij zowel Rijkswaterstaat en provincie Gelderland als wegbeheerder verantwoordelijk zijn. In verband met de samenhang met het noordelijke kruispunt van de A18 met de Europaweg is gekeken wat mogelijk is voor de verkeersafwikkeling op dit kruispunt. De voorkeur heeft het realiseren van een rotonde met bypasses, zodat de verdubbeling van de hoofdrijbaan mogelijk is in noordelijke richting. Hierdoor kan een goede overgang gecreëerd worden naar de verdubbeling van de Europaweg richting Doetinchem.

### 3.2 Keuze maatregelpakketten

Op basis van de afwegingen zijn een tweetal maatregelpakketten overgebleven voor de Europaweg in Doetinchem, te weten:

#### PAKKET A: NOODZAKELIJKE MAATREGEL

- Fietstunnel De Huet verbeteren en de route aantrekkelijker maken voor gebruikers
- Realisatie aanpassing kruispunt Bedrijvenweg/Kilderseweg
- Vanuit verkeersmanagement dosering en sturing gemeentelijk wegennet
- Kosten: € 1.881.000

VERKEERSKUNDIGE PRIORITERING



#### PAKKET C: MAXIMUM VERKEERSKUNDIG BUDGETTAIR

- Fietstunnel De Huet verbeteren en de route aantrekkelijker maken voor gebruikers
- Verdubbeling hoofdrijbaan en Ei-rotonde ter hoogte van Auroraweg/Vancouverstraat
- Verdubbeling hoofdrijbaan en Ei-rotonde ter hoogte van Sicco Mansholtweg/De Wals
- Realisatie aanpassing kruispunt Bedrijvenweg/Kilderseweg
- Vanuit verkeersmanagement dosering en sturing gemeentelijk wegennet
- Kosten: € 4.461.000
- (rest budget evt voor bijdrage aansluitingen A18)

VERKEERSKUNDIGE PRIORITERING



#### **4 Advies maatregelpakket**

Geadviseerd op basis van de kaders en beschikbare gegevens:

- om te kiezen voor het realiseren van een uniform verkeersbeeld;
- gelijkvloerse oversteken op te heffen.
  
- Voorkeur te geven voor Maatregelpakket C
  - Bestaande fietstunnel bij De Huet te verbeteren en de route een kwaliteitsimpuls te geven, waardoor deze aantrekkelijker wordt om te gebruiken.
  - Verdubbeling hoofdrijbaan en Ei-rotonde ter hoogte van Auroraweg/Vancouverstraat.
  - Verdubbeling hoofdrijbaan en Ei-rotonde ter hoogte van Sicco Mansholtweg/De Wals.
  - Realisatie aanpassing kruispunt Bedrijvenweg – Kilderseweg.
  - Vanuit verkeersmanagement dosering en sturing gemeentelijk wegennet op kruispunt Europaweg – Bedrijvenweg – Kilderseweg.
  - Realiseerbaar binnen beschikbaar budget met mogelijkheid tot bijdrage aanpassingen aansluitingen A18.

Voorwaarde om te kunnen kiezen voor de verdubbeling van de Europaweg is dat de provinciale subsidie beschikbaar wordt gesteld voor het project. De bijdrage is dan 50% provincie en 50% voor gemeente Doetinchem. Mocht deze financiële bijdrage vanuit de provincie niet beschikbaar worden gesteld, dan zal de gemeente de afweging moeten maken tussen de Europaweg en overige verkeersprojecten. Dit is ook in de onderstaande tekst weergegeven bij de aandachtspunten en risico's.

##### *4.1 Aandachtspunten en risico's*

Voor het kunnen realiseren van de verdubbeling met het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de Europaweg waardoor tot 2030 een robuuste route ontstaat, is het van belang aandacht te schenken aan de volgende punten.

- Overeenstemming provincie
  - Bevestiging toezeggingen vastleggen ten aanzien van mogelijk ander vervallen van subsidie oostelijke rondweg.
- Rijkswaterstaat commitment financiering aansluitingen (A18) geen prioriteit
  - Navragen wensen vanuit Rijkswaterstaat om draagvlak te creëren en bijdrage te vragen;

Mogelijke gevolgen van de reconstructie, verbeteringen op de Europaweg, zijn de volgende Punten.

- Naar aanleiding van de realisatie van pakket C zal een mogelijke verschuiving van de verkeersstromen optreden richting het centrum wanneer de verkeersafwikkeling op de hoofdstroom verbetert. Dit zal gemonitord moeten worden om desgewenst verkeerskundig invloed uit te oefenen om toekomstige knelpunten richting het centrum te kunnen beïnvloeden.
- Door het realiseren van de ei-rotondes zal de verkeersafwikkeling tot de spoorwegovergang gewaarborgd zijn. De spooroverweg wordt echter het nieuwe knelpunt. Deze zal als zwakste schakel een (niet te beïnvloeden) doserende functie gaan krijgen.


Bijlage:

1. Verkeerskundige prioritering Europaweg

---

## Verantwoording

**Projectnummer** : 348094  
**Referentienummer** : SWNL0195925  
**Revisie** : C1  
**Datum** : 24 november 2016

**Auteur(s)** : H.M.J. Wolf  
**E-mail adres** : [henrie.wolf@sweco.nl](mailto:henrie.wolf@sweco.nl)  
**Gecontroleerd door** : H.M.J. Wolf  
**Paraaf gecontroleerd** :   
**Goedgekeurd door** : Ing. M.J. Schrage  
**Paraaf goedgekeurd** : 



## Bijlage 1

### Verkeerskundige prioritering Europaweg