

## Kernpunten uit het verkeersonderzoek Goudappel Coffeng omtrent het knippen en of knijpen van de Gaswal

### Inleiding

Goudappel Coffeng heeft een eerste studie verricht naar de mogelijkheden om de Gaswal te knippen of te knijpen. De overall doelstelling van het project is *“het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Gaswal zodat de verbinding tussen het centrum en de Oude IJssel wordt versterkt”*. Hoe lager het aantal auto's en hoe smaller de rijbaan hoe beter de oversteekbaarheid wordt.

Om het aantal voertuigen terug te dringen zijn meerdere varianten berekend aan de hand van het verkeers- en geluidsmodel.

Variant 1	knijpen tot 10.000 mvt
Variant 2	instellen eenrichtingsverkeer Gaswal
Variant 2b en 2c	instellen van éénrichtingsverkeer op de centrumring
Variant 3	knijpen tot 4.000 mvt
Variant 4	afsluiten Gaswal
Variant 4b en 4c	afsluiten Gaswal en éénrichtingsverkeer op Van Nispenstraat en een deel van de Kennedylaan
Variant 5	tijdvenster instellen op de Gaswal

### Huidige situatie Gaswal

De Gaswal maakt verkeerskundig onderdeel uit van de centrumring. Hij vormt de zuidelijke schakel tussen oostelijk en westelijk Doetinchem. Per etmaal rijden 14.000 motorvoertuigen over de Gaswal. 7% (1000 mvt) rijden in de spits en 20% bestaat uit middelzwaar en/of zwaar verkeer.

Op de Gaswal rijdt verkeer dat een herkomst en/of bestemming heeft in het centrum. Dit is ongeveer 40% van het verkeer. 60% heeft een herkomst en bestemming buiten het centrum (doorgaand verkeer).

Daarmee wordt aangetoond dat de Gaswal een belangrijke functie vervult voor het verkeer van en naar het centrum. Het doorgaande verkeer kiest voor de Gaswal terwijl zij ook de mogelijkheid hebben de Kennedylaan en Bedrijvenweg te kiezen.

### Variantenafweging

Alle bovengenoemde varianten leiden tot een verkeerstoename elders op de ring maar ook op wegen die niet tot de ring behoren. Met name de Hofstraat en Kennedylaan krijgen het verkeer dat niet meer over de Gaswal kan rijden te verwerken. Bij de **variant knippen naar 10.000 mvt** zijn de gevolgen voor de omgeving het minst ingrijpend. Hoe minder verkeer over de Gaswal gaat hoe meer de overige wegen krijgen te verwerken.

De **éénrichtingsvarianten** leidt tot toenames van 35 – 50% op de Hofstraat, Kennedylaan en Rozengaardseweg. Maar ook de Bedrijvenweg krijgt 35% meer verkeer te verwerken. Of de huidige rotondes op de Braamtseweg en de Havenstraat dit kunnen verwerken zal nader onderzocht moeten worden. Behalve verkeerproblemen leidt dit ook tot geluidsproblemen. In de éénrichtingsvarianten is bij de woningen aan de Kennedylaan en Rozengaardseweg een toename van meer dan 1,5 dB. De **varianten met éénrichtingsverkeer en een afgesloten Gaswal** leiden onder meer tot een toename op Dr. Huber Noodtstraat van 140%.

De **variant knippen en de variant terugdringen naar 4000 mvt** levert grote problemen op. Zowel verkeerskundig als vanuit milieuoogpunt. Toename van het geluid van meer dan 3 dB op de Hofstraat, Rozengaardseweg en Kennedylaan. De toename van het verkeer op

de Kennedylaan tussen de Hofstraat en de Rozengaardseweg is zodanig dat er een verkeersinfarct ontstaat. Er is daar geen ruimte om het verkeer af te wikkelen. In de huidige situatie doen zich daar al regelmatig onveilige situaties voor. Fietsers steken daar de Kennedylaan over en rijden via het parkeerterrein van de Jumbo richting de scholen. Hoe meer verkeer daar rijdt hoe onveiliger de situatie.

### **Afsluiting op momenten dat het gewenst is**

De afgelopen maanden is tot twee keer toe de Gaswal afgesloten in verband met een evenement. De eerste keer heeft dit tot veel problemen geleid. Het verkeer werd niet goed of te laat omgeleid. Ook vond de afsluiting plaats ten tijde van de avondspits. De tweede afsluiting verliep beter. Verkeer werd eerder verwezen naar andere routes en de afsluiting is pas begonnen na de avondspits. De eerste indruk is dat dit goed gewerkt heeft. De cijfers van de verkeerstellingen moet nog uitgewerkt en geanalyseerd worden. Wat wel opviel is dat de Burgemeester van Nispenstraat drukker werd. Automobilisten namen ook deze route om van oost naar west te rijden. Een nadere analyse moet nog uitgevoerd worden. Maar vanuit verkeersoogpunt is dit de best haalbare oplossing.

Het afsluiten van de Gaswal moet geen doel op zich worden. De Gaswal moet afgesloten kunnen worden op bepaalde momenten dat er evenementen op de straat plaatsvinden. Dan is een afsluiting ook uit te leggen aan de weggebruikers.

### **Ervaringen van de fysieke afsluiting**

In het weekend van vrijdag 30 juni en za-zo 1-2 juli is de Gaswal afgesloten geweest. Hieronder staan de resultaten van de verkeerstellingen die destijds zijn uitgevoerd. De resultaten bevestigen de bevindingen in het verkeersrapport.

- Er is een toename van het verkeer te zien op de Burg. van Nispenstraat (stad uit, en dan met name linksaf de Hofstraat op) van 800-1000 mvt per dag (dit is ca. +85%);
- Er is een toename van het verkeer te zien op de Hofstraat, tussen de Nieuweweg en de JF Kennedylaan, van ca. 2000 mvt op zondag (+55%) en 3500 en 3800 mvt per dag op respectievelijk vrijdag (+55%) en zaterdag (+75%);
- Er is een toename van het verkeer te zien op de JF Kennedylaan, tussen de Hofstraat en de Rozengaardseweg, van ca. 2000-2500 mvt (gem. +25%);
- Er is een toename van het verkeer te zien op de JF Kennedylaan, tussen de Varsveldseweg en Terborgseweg, van ca. 1300-1800 mvt per dag (gem. +35%);
- Er is een toename van het verkeer te zien op de Rozengaardseweg, tussen Dr. Hubernoodstraat en JF Kennedylaan, van ca. 1900 op zondag tot ca. 2800 mvt per dag op vrijdag en zaterdag (gem. +50 %);
- Er is een toename van het verkeer te zien op de Terborgseweg, tussen IJsselkade en Spinbaan, van ca. 2100, 2500, 3250 mvt per dag op resp. zondag, vrijdag, zaterdag (gem. +50 %);
- Er is een afname van het verkeer te zien op de C. Missetstraat, tussen de IJsselkade en de Spinbaan van ca. 4750, 3000, 1750 op resp. vrijdag, zaterdag en zondag (gemiddeld -50%);
- Er is vrijwel geen effect te zien op de Europaweg (traject tussen kruispunt met de Liemersweg en het kruispunt met de Gaswal).

### **Conclusie**

Naar mate de impact van de ingreep op het verkeer in de Gaswal toeneemt des te groter worden de problemen op het omliggende wegennet. Om deze problemen op te lossen zijn draconische maatregelen nodig. Maatregelen aan woningen, in het kader van de milieuwetgeving maar ook maatregelen aan het wegennet en kruispunten in het centrum

en waarschijnlijk ook naar daar buiten. Dit zijn maatregelen die vele miljoenen gaan kosten.

Een afsluiting op bepaalde momenten (weekenden) is haalbaar. Het omliggende wegennet kan de toename van het verkeer aan. De Gaswal kan smaller worden, worden voorzien van een andere bestrating enz. maar het terugdringen van het aantal voertuigen moet geen doel op zich worden. Het gaat om de beleving van de Gaswal en daar kunnen nog prima auto's over heen rijden.

Als de gemeenteraad toch anders besluit en bijvoorbeeld éénrichtingsverkeer in wil voeren dan moet er een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd worden. Want dan zijn echt maatregelen nodig op het omliggende wegennet met alle kosten van dien.

#### **Financiën**

Voor het onderzoek naar het weghalen van de rechtsaffer op de Europabrug richting de Gaswal en het onderzoek naar het behoud de linksaffer en rechtsaffer op de Gaswal is een aanvullend onderzoek nodig. Voor dit onderzoek moeten middelen beschikbaar komen.

MC/18 september 2017