

Cornite Kruisbergseweg (CKW)

Reactie op onderzoek Coffeng (dd.040717).

Vooraf:

In de voorliggende periode (januari juni 2017) heeft het CKW diverse malen schriftelijk een aantal opmerkingen gemaakt cq. vragen gesteld met betrekking tot de verkeersafwikkeling in Doetinchem Noord. Hierbij ging het over de totale afwikkeling maar zeker ook over het fietsverkeer/veiligheid. Hierop is door de gemeente geen inhoudelijke reactie gegeven. Natuurlijk zijn wij bereid om de totale correspondentie nogmaals te hand te stellen, we willen echter benadrukken dat [eea. al](#) in het bezit is van de gemeente.

Enige tijd geleden werd ons het onderzoek van Coffeng ter hand gesteld. Op dinsdag 040717 was er een inloop mbt. dit rapport.

Iom. de heer M. Rampen en de heer R. Poelhuis heeft het CKW het bovenstaande ook aangegeven. Bij deze volgt nog een korte inhoudelijke aanvulling van het CKW met betrekking tot de bijeenkomst van 040717. Het CKW wil echter benadrukken dat eea. zeker gezien moet worden vanuit de (veel) bredere context van de totale veiligheid van Doetinchem Noord.

Reactie (volgens het door de gemeente aangereikte formulier):

Tellingen/observaties:

Uit de tellingen blijkt dat er een significant verschil is tussen de KBW en HW daar waar het totale verkeersbewegingen betreft. Door dit grote verschil in absolute aantallen constateert het CKW dat er so wie so al sprake is van een meer onveilige situatie op de KBW. Dit mede ingegeven door:

- Het op (vitale plaatsen) ontbreken van fietspaden voor bewoners tussen het deel Heuthorststraat/Begijnenstraat. Niet duidelijk opgenomen in het rapport/de observaties).
- De zeer gevaarlijke overgang kruising Leerinkstraat/KBW/Kelderlaan (uitgang spoedeisende hulp). Deze kruising is zeer onduidelijk voor de verkeersdeelnemers die van diverse kanten komen. Geheel niet opgenomen in de observaties, iets dat ons zeer bevreemdt.
- Komend vanaf de Loolaan moet er driemaal worden overgestoken door fietsers (niet opgenomen in de observaties). Dit op (ondanks soms een 30 km zone, die niet gehandhaafd wordt) zeer gevaarlijke punten (Loolaan/KBW, KBW/Leerinkstraat/Kelderlaan, KBW/Heuthorststraat/Berglaan). Zeker zijn wij bereid het gevaar (als ervaringsdeskundigen) nader toe te lichten.

Beoordeling veiligheid:

Vooropgesteld, de veiligheid voor fietsers is na de reconstructie, op onderdelen, zeker verbeterd. Er zijn echter nog de nodige (zeer) kritische, gevaarlijke punten. Wij verwijzen hiervoor naar de hierboven genoemde.

Maatregelen op korte termijn:

In de aanloop naar de reconstructie van Doetinchem Noord heeft het CKW een eigen plan ingediend voor een gelijkwaardige afwikkeling. De gemeente kwam vervolgens met de huidige oplossing, met oa. als doel een gelijkwaardige verdeling van het verkeer. Het CKW voorspelde destijds reeds dat de door de gemeente voorgestane oplossing zou gaan leiden tot een zeer onevenwichtige verdeling van het verkeer. Helaas moeten we constateren dat het CKW (tegen haar zin in natuurlijk) gelijk heeft gekregen.

- Het CKW heeft duidelijke ideeën mbt. het gelijkwaardig maken van CKW en HW en wil die graag delen met de gemeente. Voor de korte termijn willen wij aansluiten bij het rapport van Coffeng, waar ondermeer voorgesteld wordt om het stuk rond de Begijnenstraat 30 km te maken

Het CKW ziet dan echter een "lappendeken" van verschillende snelheden ontstaan, die de onverschilligheid van het verkeer eerder groter dan kleiner maakt. Het CKW stelt dan ook voor om de KBW (vooruitlopend op de toekomst, genoemd in het plan) geheel 30 km te maken. Ambulances, brandweer en politie met zwaailichten kunnen dan nog steeds gebruik maken van de KBW op dezelfde wijze als nu het geval is. Ook hoeft de weg niet direct aangepast te worden. Wel zal er een expliciet duidelijk "bordbeleid" moeten worden gevoerd. Wellicht zou handhaving (op gezette tijden, het CKW heeft ook hier ideeën over) tot de mogelijkheden kunnen behoren. Het CKW meent echter dat een duidelijke beperkte snelheid al de nodige veiligheidswinst voor de korte termijn zou kunnen opleveren (zolang het ziekenhuis er nog staat).

- Door het instellen van de totale 30 km zone op de KBW is de verwachting dat het verkeer wat of zou kunnen nemen, maar de veiligheid zeker meer vergroot zou worden. In combi met de totale 30 km zone stellen wij voor om op de drie gevaarlijke oversteekplekken duidelijke constructies te maken die veilig oversteken waarborgen.

Maatregelen op langere termijn:

- Reconstructie van de aansluiting weg Velswijk/KBW/HW.
- Idem Ruimzichtlaan.
- Verkeersluw maken van de KBW.

Ten slotte willen we nog het volgende opmerken:

- Het CKW wil benadrukken dat er een duidelijke relatie is tussen fietsveiligheid en de onevenwichtig verdeelde drukte KBW versus HW.
- Volgens het rapport "Coffeng" is de intensiteit op de KBW hoog irt. de vormgeving van deze weg. De intensiteit op de HW is laag irt de vormgeving.
- Het CKW mist het item handhaving verbod vrachtverkeer. Juist irt. fietsverkeer niet geheel onbelangrijk (dit geldt tevens voor de HW).

In afwachting van uw antwoord,

Vriendelijke groet,

Comite Kruisbergseweg.