

## **Heideslag 2009**



# Toelichting

## Hoofdstuk 4 Haalbaarheid

### 4.11 Verkeer en parkeren

#### Ontsluitingsstructuur

Het gebied wordt toegevoegd aan de bebouwde kom van Wehl. De toegang voor autoverkeer naar het gebied loopt via de Doetinchemseweg, Koksgoedweg en vervolgens de Veenweg aan de oostzijde en via de Beekseweg aan de westzijde. De wegen binnen het gebied worden als erftoegangswegen aangeduid. Dat betekent wegen met een krap profiel, fietsers die maken gebruik van de rijbaan en de maximum toegestane snelheid 30 km/uur is.

Aandacht voor woon- en leefmilieu: langzaam verkeer is bepalend voor structuur. Er wordt een inrichting nagestreefd waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het terugdringen van het autogebruik. De langzaam verkeersdeelnemer (met name fietser) is sterk bepalend voor de opzet van de verkeersstructuur. Aandachtspunten bij de ontsluitingsstructuur zijn:

- vanuit duurzaam veilig verkeersbeleid is bepaald dat alle verblijfsgebieden (lees woongebieden) worden ingericht als 30 km/uur-zone.;
- voor het fietsverkeer worden directe en veilige routes richting de dorpskern, het station en overige voorzieningen gecreëerd en wordt zoveel mogelijk aangesloten op bestaande routes;
- binnen de ontsluitingsstructuur worden doodlopende wegen en éénrichtingswegen alleen bij uitzondering toegepast;
- de bereikbaarheid van de hulpdiensten (brandweer, ambulance, politie) moet worden gegarandeerd.

#### Uitgangspunten bij de inrichting van de wegen

Uitgangspunten bij de inrichting van de wegen binnen het plangebied zijn:

- de functie van de weg conform het wegcategoryeringsplan, dit betekent voor het plangebied dat de erftoegangswegen een maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur krijgen;
- de inrichting van de weg (het wegbeeld) moet het gewenste rijgedrag en de rijsnelheid 'afdwingen';
- herkenbare inrichting van de verschillende verkeersruimtes door materiaal/kleur;
- de (kwaliteit van de) leefomgeving staat centraal;
- de weg dient na realisatie goed te beheren te zijn (beheerbewust ontwerpen);
- snelheidsremmende maatregelen worden getroffen in erftoegangsstraten en op gebiedstoegangsstraten waar kwetsbare verkeersdeelnemers de weg moeten kruisen.

De kwaliteit van de leefomgeving dient centraal te staan. Kunstmatig ingepaste maatregelen, zoals veel borden en bloembakken op de weg, hebben vaak wel een kort effect op de rijsnelheid, maar zijn geen duurzame oplossingen. De omgeving en weg als geheel moeten zorgen voor het gewenste rijgedrag zodat deze kunstingrepen overbodig zijn. Derhalve wordt er voor gekozen voor smalle profielen (3,50 m) met passeerstroken in de erftoegangswegen. De gebiedsontsluitingswegen krijgen een breder profiel.

Een duidelijk onderscheid aanbrenen tussen de verschillende verkeersruimtes zorgt ervoor dat de verkeersdeelnemer duidelijk zijn plek en die van anderen op de weg weet en zo de verkeersruimtes op de juiste wijze gebruikt. Op drukke erfdoegangsstraten is het belangrijk dat voetgangers veilig kunnen lopen op een trottoir. Voor rustige erfdoegangsstraten kan worden overwogen alle verkeersdeelnemers gebruik te laten maken van dezelfde ruimte. Een smalle weg die gebruikt wordt door iedereen leidt tot een lagere rijsnelheid.

Fysieke maatregelen als drempels ondervinden een steeds grotere weerstand bij de gebruikers en omwonenden en hulpdiensten. Ze leiden tot trillingshinder en toename van de geluidsoverlast. Met deze bij-effecten moet al rekening worden gehouden bij het ontwerp. Bij voorkeur wordt gezocht naar maatregelen die een lagere snelheid afdwingen, maar die geen of beperkte bij-effecten hebben voor de leefomgeving en hulpdiensten.

### **Parkeren**

Het beleid van de gemeente is erop gericht dat parkeren op eigen terrein opgelost moet worden. Voor parkeernormen dient uitgegaan van de meest recente CROW-publicatie, op dit moment publicatie 182. De normen zijn:

- vrije sector (woning duur) 2,0 parkeerplaats per woning
- vrije sector (woning midden) 1,8 parkeerplaats per woning
- sociale sector (woning goedkoop) 1,6 parkeerplaats per woning
- seniorenwoning (aanleunwoning) 0,6 parkeerplaats per woning

In het openbaar gebied dient tenminste 0,3 parkeerplaats per woning te worden aangelegd voor bezoekers.

Bij nieuwbouw wordt aanbevolen om bij de invulling van de openbare ruimte en in het uitwerkingsplan, ruimte te reserveren voor extra parkeerplaatsen. Deze plaatsen kunnen voorlopig met groen worden ingevuld, maar als de parkeerbehoefte daarvoor aanleiding geeft, is er een mogelijkheid om parkeergelegenheid aan te brengen.

In fase 1 van deelgebied 3 is rekening gehouden met deze normering. Op de kavels moeten twee parkeerplaatsen per woning gerealiseerd worden. Om deze ook daadwerkelijk te halen, is het naast elkaar parkeren op eigen terrein, dus op een brede oprit, het uitgangspunt. In het openbare gebied zijn parkeerkofters gesitueerd voor het parkeren van bezoekers. Hierbij is het mogelijk het aantal parkeerplaatsen op deze plaatsen te vergroten, indien na realisatie van de wijk blijkt dat het aantal openbare parkeerplaatsen zoals deze zijn aangelegd problemen oplevert.

### **Fietsstructuur**

Doetinchem is een fietsstad. Uit de fietsbalans (2004) blijkt dat Doetinchem in vergelijking met andere gemeenten een hoog fietsgebruik kent. 47% van de verplaatsingen tot 7,5 kilometer gebeurt op de fiets. Het fietsgebruik wordt gestimuleerd door directe en veilige fietsverbindingen tussen woongebieden, voorzieningen en werkgebieden. In het Mobiliteitsplan is aangegeven dat er een netwerk van fietsverbindingen moet komen met een maaswijdte van 250 meter. Het fietsgebruik en -netwerk in de voormalige gemeente Wehl is vergelijkbaar met Doetinchem.

Ten behoeve van een goede fietsontsluiting van het te realiseren RBT aan de oostzijde van de Weemstraat zal het fietspad langs de Weemstraat tussen de Kieflandseweg en de Plantage Allee verbreedt worden en in twee richtingen worden opengesteld.