

Aangepaste verkeerskundige notitie

bij MER

rondweg Hummelo (N 314)

1. Verkeerskundige kenmerken alternatieven

Algemeen

Voor rondweg Hummelo als regionale verbinding, gelden de volgende verkeerskundige kenmerken.

- een gebiedsontsluitingsweg met twee rijstroken op één rijbaan, gescheiden door een dubbele asmarkering (inhalen landbouwverkeer toegestaan);
- een ontwerpsnelheid van 80 km /uur buiten de bebouwde kom en een ontwerpsnelheid van 50 km/h binnen de bebouwde kom;
- aanliggende woningen en percelen worden niet aangesloten op de rondweg; de rondweg is alléén toegankelijk via aansluitingen met het onderliggende wegnet;
- voor de bereikbaarheid van aanliggende woningen en percelen zullen waar nodig parallelwegen worden opgenomen;
- het aantal aansluitingen op de rondweg wordt beperkt gehouden met het oog op de verkeersveiligheid en de doorstroming op de rondweg;
- de aansluitingen vinden gelijkvloers plaats met behulp van rotondes;
- wegen die niet worden aangesloten, worden òf onderbroken (doodlopend) òf via een parallelstructuur opgevangen òf kruisen de rondweg ongelijkvloers (viaduct of tunnel).

Landbouwverkeer

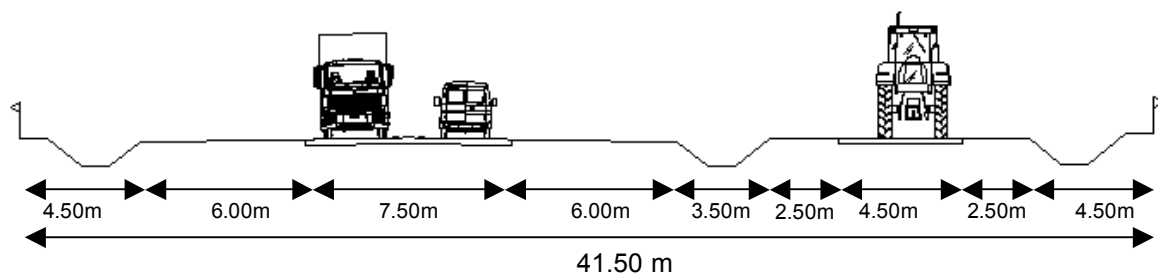
Bij de rondweg Hummelo mag het doorgaande landbouwverkeer gebruik maken van de hoofdrijbaan, zoals dat ook is toegestaan op de gehele N314 tussen Zutphen en Doetinchem.

Het landbouwverkeer dat een herkomst of bestemming heeft in het gebied langs de rondweg, maakt gebruik van parallelwegen die aansluiten op de rotondes in de rondweg.

Het op de hoofdrijbaan scheiden van (langzaam) landbouwverkeer en overig gemotoriseerd verkeer, door de aanleg van parallelwegen, kan een toekomstige optie zijn bij een mogelijke verbetering van de gehele verbinding N314. Doordat langs de rondweg een parallelweg komt, wordt hier op dit wegvak al in voorzien.

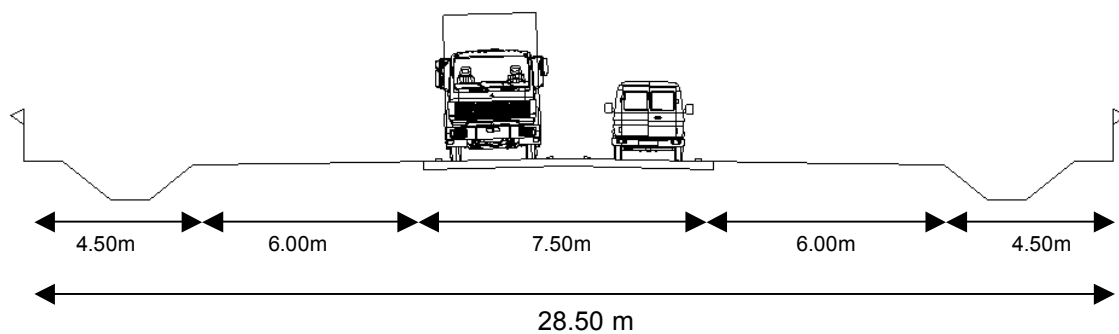
Dwarsprofielen

Voor de tracéontwerpen zijn de volgende algemene dwarsprofielen toegepast.

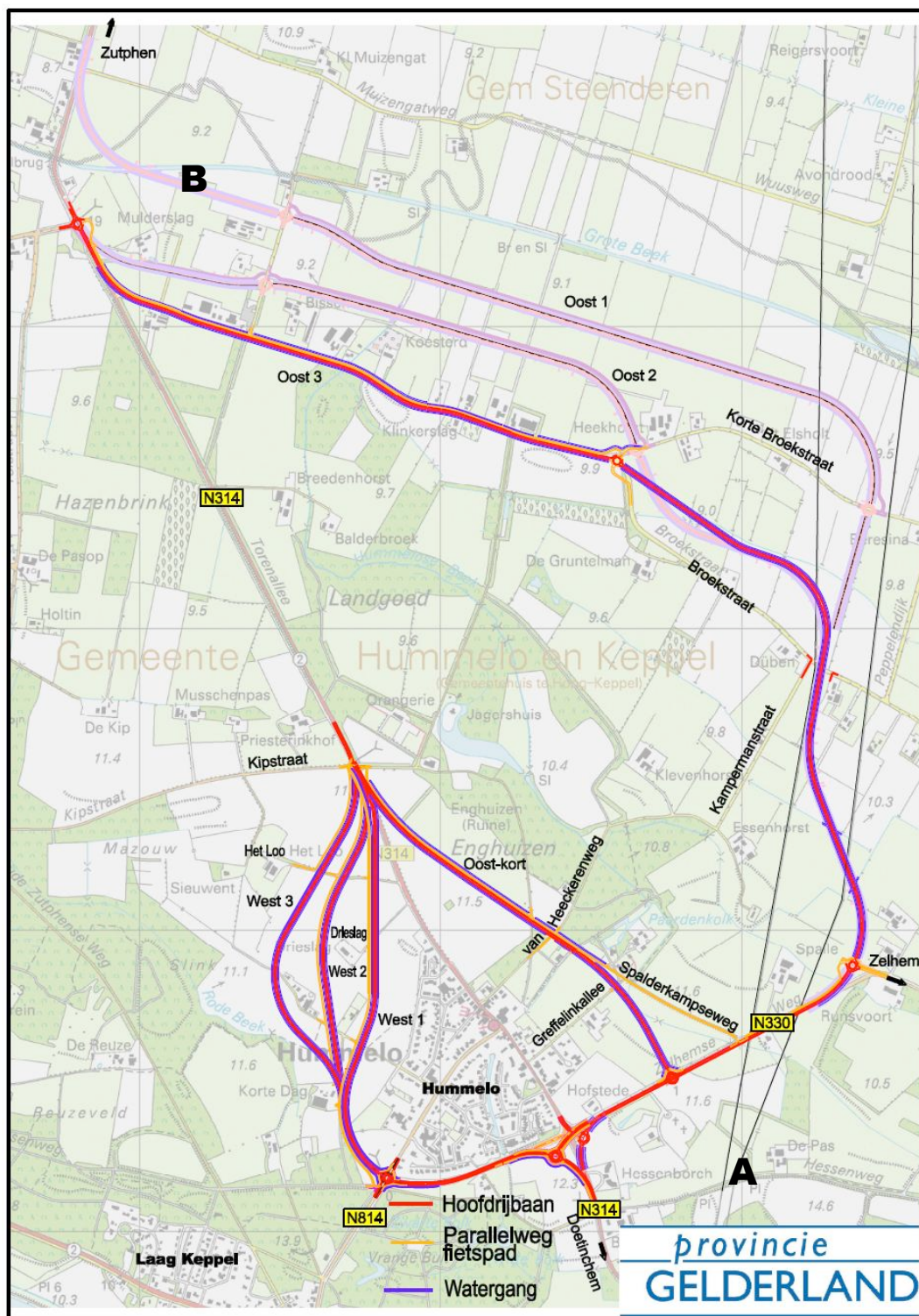


Alternatief West (parallelweg westzijde)

Alternatief Oost Kort (parallelweg oostzijde)



Alternatief Oost 3 (zuidelijke deel zonder parallelweg, parallelweg bij Broekstraat)



De lichtroze aangeduide tracés (Oost 1 en Oost 2) zijn in de voorselectie komen te vervallen.

Tracering

De verschillende tracé's van de rondweg Hummelo zijn in het MER beschouwd tussen 2 punten in de N314 (zie overzichtskaart). Punt A ligt direct ten zuiden van Hummelo (N314 Sliekstraat) en punt B ligt ten noorden van Hummelo (bij aansluiting N314/Zomerweg).

In alle tracé ontwerpen is de aansluiting N314/N330 (Sliekstraat/Zelhemseweg) aangepast als onderdeel van de doorgaande N314 route.

West 1

Het Alternatief West 1 kenmerkt zich door de ligging dicht langs de kern Hummelo in het kleinschalige open landschap.

In het alternatief wordt de N314 (Sliekstraat, vanaf punt A) met een boog verbonden met de N330 (Zelhemseweg-west) ten behoeve van een goede verkeersafwikkeling voor het doorgaande verkeer op de N314. In deze boog wordt een nieuwe rotonde aangelegd om de N330 (Zelhemseweg-oost) en de Dorpstraat aan te sluiten op de N314. Vanaf deze rotonde volgt het alternatief de bestaande Zelhemse Weg tot aan de Keppelseweg (N814). Hier kruist het alternatief de Keppelseweg door middel van een rotonde en maakt dan een boog naar het noorden. Ten oosten van de boerderijen "Korte Dag" en "Drieslag" ligt het alternatief vervolgens ongeveer 150 meter buiten de huidige kern van Hummelo. Ongeveer 200 meter buiten de bebouwde kom sluit de weg vervolgens aan op de Torenallee richting Zutphen.

Parallelwegen West 1

Langs de nieuwe N314 wordt een aantal parallelwegen aangelegd om het landbouw- en fietsverkeer ook doorgang te kunnen laten vinden. In dit alternatief liggen de parallelwegen langs de nieuwe rondweg tussen de Keppelseweg en de Kipstraat. De parallelweg ligt aan de westzijde van de rondweg. Ook de Groeneweg wordt door middel van deze parallelweg ontsloten.

West 2

West 2 is in grote mate vergelijkbaar met West 1. Tussen de Keppelseweg en de Torenallee ligt de weg wat westelijker. De afstand tussen de kern Hummelo en de weg loopt op tot enkele honderden meters. De boerderij "Korte Dag" wordt aan de oostzijde gepasseerd en de boerderij "Drieslag" aan de westzijde. De weg kruist de Groeneweg tussen de verschillende bebouwing. De rondweg sluit ter hoogte van de Kipstraat aan op de Torenallee.

Parallelwegen West 2

Ook in dit alternatief ligt er langs de rondweg tussen de Keppelseweg en de Kipstraat een parallelweg om de Groeneweg en de boerderijen en gronden in het gebied te ontsluiten.

West 3

West 3 ligt nog weer westelijker dan West 1 en West 2. In dit alternatief wordt de boerderij "Korte Dag" aan de oostzijde gepasseerd, de bebouwing aan de Groeneweg en "Drieslag" aan de westzijde. De boerderij "Het Loo" wordt wel aan de oostzijde gepasseerd. Dit alternatief sluit ter hoogte van de Kipstraat weer aan op de Torenallee.

Parallelwegen West 3

In dit alternatief zijn minder parallelwegen nodig. Langs de N314 komt een weg vanaf de Kipstraat om de boerderij "Het Loo" te kunnen ontsluiten. De Groeneweg wordt op de bestaande wijze, vanaf de Keppelseweg, ontsloten.

Oost kort

Het alternatief Oost kort ligt aan de oostzijde van Hummelo ter hoogte van de Spalderkampseweg.

In dit alternatief wordt de N314 (Sliekstraat, vanaf punt A) met een boog verbonden met de N330 (Zelhemseweg-oost) ten behoeve van een goede verkeersafwikkeling voor het doorgaande verkeer op de N314. In deze boog wordt een nieuwe rotonde aangelegd om de N330 (Zelhemseweg-west) en de Dorpstraat aan te sluiten op de N314. Vanaf deze rotonde volgt het alternatief de bestaande Zelhemseweg tot ten zuiden van de Spalderkampseweg.

Hier wordt alternatief Oost kort met een rotonde aangesloten op de Zelhemseweg.

Vanaf deze rotonde gaat het tracé Oost kort in noordelijke richting, grotendeels parallel aan de Spalderkampseweg. Bij het punt Torenallee/Kipstraat sluit de rondweg aan op de Torenallee. Dit alternatief doorsnijdt een deel van het beschermde dorpsgezicht en snijdt het landgoed Enghuizen (een rijksmonument in oprichting) aan.

Parallelwegen Oost kort

In dit alternatief is langs de oostzijde van de rondweg over de gehele lengte een parallelweg voorzien om de woningen en landbouwpercelen te kunnen ontsluiten. De Spalderkampseweg vormt in feite de parallelweg.

Oost 3

Alternatief Oost 3 gaat uit van bundeling met de Broekstraat aan de noordoostzijde van Hummelo. In dit alternatief wordt, ten behoeve van een goede verkeersafwikkeling voor het doorgaande verkeer op de N314, de N314 (Sliedijk, vanaf punt A) met een boog verbonden met de N330 (Zelhemseweg-oost). In deze boog wordt een nieuwe rotonde aangelegd om de N330 (Zelhemseweg-west) en de Dorpstraat aan te sluiten op de N314. Vanaf deze rotonde volgt het alternatief de bestaande Zelhemse Weg tot nabij de boerderijen Spalle en Runsvort. Hier wordt alternatief Oost 3 met een rotonde aangesloten op de Zelhemseweg.

Vanaf deze rotonde ligt tracé Oost 3 in noordelijke richting tussen de hoogspanningsleidingen en ligt de N330 Zelhemseweg in oostelijke richting naar Zelhem.

Ter hoogte van de kruising Kampermanstraat en Broekstraat ligt de weg ongeveer 100 meter ten noorden van de Broekstraat parallel aan de Leigraaf meer in noordwestelijke richting tot aan de kruising Broekstraat / Korte Broekstraat. Deze kruising wordt door middel van een rotonde aangesloten op de rondweg. De rondweg volgt vervolgens het tracé van de huidige Broekstraat. De rondweg sluit aan op de Torenallee bij de aansluiting Zomerweg doormiddel van een rotonde, waar ook de parallelweg (zie navolgende) op wordt aangesloten.

Parallelwegen Oost 3

In alternatief Oost 3 wordt de parallelweg aangelegd vanaf de rotonde Broekstraat tot aan de rotonde Torenallee, aan de noordzijde van de rondweg. Om het landgoed Enghuizen zo veel mogelijk te ontzien wordt de rondweg op het huidige tracé van de Broekstraat gerealiseerd en wordt de parallelweg ten noorden daarvan aangelegd. Op plaatsen waar dat vanwege bebouwing niet mogelijk is, ligt de parallelweg op het tracé van de huidige Broekstraat en ligt de rondweg daar ten zuiden van.

Ruimtebeslag

	West 1	West 2	West 3	Oost Kort	Oost 3
tracélengte tussen A en B	4.260 m	4.270 m	4.410 m	4.120	5.400 m
waarvan:					
nieuwe doorsnijding (incl. kruispunt N330/N314)	1.800 m	1.810 m	1.950 m	1.850 m	2.650 m
tracé op N330 (Zelhemseweg)	440	440	440	250	750 m
tracé op N314 (Torenallee, tussen Kipstraat en Zomerweg)	2.020	2.020	2.020	2.020	n.v.t.
tracé langs Broekstraat	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2.000 m
lengte parallelweg	1.455	1.465	675	1.560	2.050
nieuw ruimtebeslag	7,2 ha	7,6 ha	8,5 ha	7,0 ha	11,5 ha

Herinrichting Torenallee bij Oost 3 (zie ook paragraaf 2.6)

De N314 ten noorden van Hummelo (Torenallee) verliest bij alternatief Oost 3 over ca. 2.200 m. zijn functie als gebiedsontsluitingsweg.

De nieuwe functie van dit wegvak mag worden aangemerkt als 'toegang bieden'. Deze functie blijft nodig voor de ontsluiting van aanliggende percelen en boerderijen. Ook ligt dit wegvak in de route van het openbaar vervoer (lijn 82), dat hiervan gebruik zal blijven maken om in Hummelo te halteren.

Een toegangsbiëdende weg wordt veelal ingericht met een 60 km/uur regime.

In het verkeersmodel is hiervan ook uitgegaan; het model geeft aan dat het doorgaande verkeer dan voor de rondweg (Oost 3) kiest.

Gelet op het karakter van de Torenallee (gestrekt verloop met een breed dwarsprofiel) zijn 'harde' maatregelen nodig om het 60 km/uur regime ook waar te maken.

Een 'harde' inrichting is nodig om deze snelheid af te dwingen en om te voorkomen dat men bij Oost 3 toch nog door Hummelo blijft rijden.

Bovendien is een minimale verkeersbelasting en een lagere snelheid gunstig voor de ecologische verbinding tussen het landgoed Enghuizen (oost van Torenallee) en natuurgebieden ten westen van de Torenallee. Dit heeft een positief effect op de EHS. Er zal sprake zijn van minder verstoring (licht, geluid) op de EHS en de barrierewerking van de weg neemt bij lagere snelheid af.

Openbaar vervoer

Tussen Doetinchem en Zutphen via de N314 rijdt de buslijn 82 in een halfuurdienst. In Hummelo is één halte bij de Dorpsstraat. In de nieuwe situatie met een rondweg zonder aansluiting aan de noordzijde (alternatieven West en Oost kort) moet de bus de rondweg volgen. Vervoerbedrijf Syntus heeft aangegeven dat in eerste instantie gedacht wordt aan het handhaven van de busroute door de kern van Hummelo ter wille van het gemak voor de reiziger. De busroute loopt dan via de beide rotondes ten zuiden van Hummelo en de daarop aansluitende toegangswegen Keppelseweg en Dorpsstraat.

2. Verkeersmodel

2.1. Opstelling

Voor het bepalen van de verkeerskundige effecten van de rondweg Hummelo is een (computer) verkeersmodel opgesteld. Om betrouwbare resultaten te krijgen is het model niet beperkt tot Hummelo en omgeving, maar is een veel groter invloedsgebied meegenomen.

Het invloedsgebied omvat het knooppunt Arnhem/Nijmegen, de Stedendriehoek (Apeldoorn/Deventer/Zutphen) en de gehele Achterhoek.

Het verkeersmodel heeft als basisjaar 2003. Met behulp van telgegevens en verschillende uitgevoerde verkeersonderzoeken is het verkeersmodel getest op betrouwbaarheid, zodat er maximale overeenstemming bestaat tussen de door het model berekende waarden en de waarnemingen.

Het model geeft op getrouwe wijze de huidige situatie 2003 weer.

Op basis hiervan is het mogelijk om een prognose te maken van de toekomstige verkeersintensiteiten, zonder en mét veranderingen in het wegennet (zie paragraaf 2.3 e.v.)

2.2. Huidige situatie

Verkeersrelatie noord-zuid v.v.

Een verkeersonderzoek rondom Hummelo (oktober 2001) en het verkeersmodel geven aan dat bijna 90 % van het verkeer in de Dorpsstraat (N314) doorgaand verkeer is. Van dit doorgaande verkeer blijkt ruim 75 % een relatie te hebben met Doetinchem. Er bestaat dus een belangrijke noord-zuidrelatie door de bebouwde kom van Hummelo.

Het op Doetinchem gerichte doorgaande verkeer door Hummelo rijdt grotendeels (ca. 75 %) via de Slikstraat naar Doetinchem. Het overige deel (25%), wat een relatie heeft met Doetinchem-West, kiest ervoor om via de N814 (door Laag-Keppel) te rijden.

Het aandeel vrachtverkeer (12 %) via de N314 door Hummelo is bovengemiddeld.

Verkeersrelatie oost-west v.v.

Een andere belangrijke verkeersstroom nabij Hummelo is die via de route Doesburg – Zelhem over de N317, N814 (Hummeloseweg) en N330 (Zelhemseweg). Het wegvak N330 Zelhemseweg, langs de zuidrand van Hummelo, wordt voornamelijk gebruikt door dit verkeer met een oost-westrelatie (Doesburg – Zelhem).

Op de N814 Hummeloseweg behoort ongeveer 43% van het verkeer tot deze oost-west verkeersstroom. Daarnaast rijdt op de N 814 Hummeloseweg verkeer in de (noord-zuid) relatie Doetinchem West – Zutphen en herkomst- en bestemmingsverkeer van/naar Hummelo en omgeving.

Het verkeersmodel geeft aan dat er via Hummelo vrijwel geen verkeersrelaties zijn tussen Doesburg-Zutphen (N317 – N314) en Zelhem-Zutphen (N330 – N314). In het navolgende wordt hier nader op ingegaan in verband met waarnemingen van Aviko-gerelateerd verkeer via Hummelo en Laag Keppel.

Vrachtverkeer t.b.v. Aviko.

Van het doorgaande (vracht)verkeer door Hummelo is een gedeelte gerelateerd aan Aviko in Steenderen. Dit betreft zowel de toelevering van goederen (aardappels) als de afvoer van aardappelproducten. Vanaf de fabriek in Steenderen wordt het Aviko verkeer rechtstreeks afgewikkeld via de N314 noordwaarts of zuidwaarts. Dit ter ontlasting van de kern Steenderen en de gemeentelijke wegen in het omliggende buitengebied. In zuidelijke richting v.v. passeert het Aviko verkeer dan de kern Hummelo.

Dagelijks wordt Aviko door 105 vrachtwagens aangedaan. Dit zijn zowel de toeleveranciers als de afnemers. Dit betekent dat Aviko per dag 210 vrachtwagenbewegingen genereert. De verdeling van het vrachtverkeer tussen de noordelijke en zuidelijke richtingen is ongeveer 50/50. Uitgaande van deze verdeling passeren dagelijks 105 vrachtwagens de kom van Hummelo met een herkomst of bestemming van/naar Aviko. Over 2005 zijn op de N 314 (Torenallee) gemiddeld 770 vrachtwagens per etmaal gemeten (bron: Gelders Verkeer 2005). Met 105 vrachtwagens heeft Aviko een aandeel van ruim 13% op het totale vrachtverkeer wat dagelijks de kom van Hummelo passeert.

De route van de toeleveranciers is divers aangezien uit heel de regio aardappels worden aangevoerd. Het vrachtverkeer dat de aardappelproducten afvoert concentreert zich met name op de N 314 richting Zutphen of het zuiden naar de N 18 (in oostelijke richting).

In de praktijk wordt Aviko-gerelateerd verkeer waargenomen op de route Doesburg-Zutphen (N317, N814, N314) via Laag Keppel en Hummelo. Volgens het verkeersmodel is deze verkeersrelatie zeer minimaal ("nul").

Hierbij moet genuanceerd worden dat het verkeersmodel ten aanzien van specifieke en relatief kleine verkeersrelaties, zoals het vrachtverkeer van/naar Aviko, geen exacte voorspellingen geeft. Het model berekent de toekomstige verkeersintensiteiten met een bandbreedte van ca. 200 mvt/etm. Dit is in dezelfde orde van grootte als het aantal Aviko gerelateerde vrachtwagens door Hummelo. Als dit aantal in de praktijk een andere routekeuze doet, dan kan het model dit niet exact voorspellen. Het is dus goed mogelijk dat Aviko gerelateerd verkeer rijdt op de verkeersrelatie Doesburg-Zutphen, via Laag Keppel en Hummelo. Het gaat dan om beperkte aantallen, echter vanwege de (hinder)beleving van deze vrachtwagens vallen deze duidelijk op.

Voor Aviko is een nieuw bestemmingsplan opgesteld dat voorziet in een forse uitbreiding van de fabriek en daardoor meer verkeer. In het verkeersmodel is de fabriek van Aviko in Steenderen opgenomen als een apart 'voedingspunt'. Voor de situatie '2020' is voor het Aviko-verkeer een sterkere verkeersgroei aangenomen vanwege de fabrieksuitbreiding.

Zomerweg

De Zomerweg is een gemeentelijke weg die ten noorden van Hummelo is aangesloten op de N314 (Torenallee) en ten westen van Hummelo op de N317 bij Doesburg. Het verkeersmodel geeft aan dat de Zomerweg deels wordt gebruikt door personenauto's in de relatie Steenderen-Doesburg.

De Zomerweg is een weg met een toegang biedende functie die door de kern Achter-Drempt loopt. Om de overlast daar tegen te gaan is al jaren een aslastbeperking van kracht. De weg is in de kern Achterdrempt opgenomen in een 30 km zone, buiten de kern is de maximum snelheid 60 km/uur. Het is beslist niet wenselijk om Aviko verkeer via de Zomerweg te laten rijden, om hiermee Hummelo te ontlasten. De Zomerweg is voor de gemeente Bronckhorst zeker geen weg die zich op wat voor manier dan ook leent voor het verwerken van het zware verkeer. Ook is de betekenis van de Zomerweg voor Aviko verkeer zeer beperkt gezien de vorengenoemde routes van het Aviko verkeer.

Wegenstructuur Liemers/Achterhoek

In de verkeersmodel studie voor de rondweg Hummelo is ook gekeken of denkbeeldige uitbreidingen van de wegenstructuur in de Liemers/Achterhoek, oplossingen zou kunnen bieden voor de problemen in de kern Hummelo. Dit blijkt echter niet het geval.

In het vorengaande is vermeld dat bij Hummelo sprake is van een sterke noord-zuid gerichte verkeersstroom in de relatie tussen Zutphen en Doetinchem (via N314 en N317) en een duidelijke west-oost relatie van verkeer tussen Doesburg en Zelhem langs de zuidzijde van Hummelo (via N317, N814, N330).

Denkbeeldige nieuwe (noord-zuid) wegenstructuren ruim ten westen en oosten van Hummelo zullen derhalve geen invloed hebben op het doorgaande verkeer door Hummelo. Dit blijft in de relatie Zutphen-Doetinchem v.v. aangewezen op de verbinding N314/N317 door Hummelo.

Een doortrekking bijvoorbeeld van de Rivierenweg (N338) bij Drempt, via de Zomerweg naar het kruispunt Zomerweg/Torenallee (N314) is geen alternatief voor een rondweg Hummelo.

Het Provinciaal Verkeer en Vervoer plan (PVVP-2) voorziet ook niet in de aanleg van nieuwe wegenstructuren in de Liemers/Achterhoek. Het PVVP-2 gaat voor dit gebied uit van het handhaven en verbeteren van de bestaande infrastructuur, met zonodig lokaal beperkte uitbreidingen zoals de rondweg Hummelo.

De recente studie 'Ontsluiting van de Achterhoek' geeft daarbij aan dat in het westelijk deel van dit gebied de N314 (Zutphen-Doetinchem) de belangrijkste regionale verbinding is. Hierin past het project rondweg Hummelo, als lokale oplossing, goed. Ook bij Doetinchem wordt gedacht aan lokale oplossingen voor een betere bereikbaarheid van (het centrum van) Doetinchem. Aan de westzijde van Doetinchem wordt gedacht aan de bestaande (noord-zuid) route vanaf de N317, via het bedrijventerrein naar de aansluiting A18/N316 (Europaweg). Aan de oostzijde van Doetinchem wordt gestudeerd op een (deels nieuw aan te leggen) randweg (noord-zuid) welke uitkomt bij de aansluiting A18/N317 (Terborgseweg).

2.3 Autonome situatie, 2020

Voor de toekomstige verkeerssituatie bij Hummelo is gekozen voor het jaar 2020.

Op basis van de verwachte groei in inwoners en arbeidsplaatsen in de regio en de autonome verkeersgroei, is de zogenaamde autonome situatie 2020 gemodelleerd.

Vergelijking hiervan met het basisjaar 2003, geeft een beeld van de verwachte groei van het autoverkeer bij ongewijzigd beleid en zonder verdere wijzigingen in het wegennet.

Voor de autonome situatie 2020 is uitgegaan van de ruimtelijke plannen waarvoor reeds besluiten zijn genomen. In het verkeersmodel is derhalve rekening gehouden met de wegennetvisie volgens het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP-2). Dit plan is vastgesteld door Provinciale Staten op 30 juni 2004. De verwachting is dat de provinciale en gemeentelijke wegen in het prognosejaar 2020 zijn heringericht volgens de toegekende verkeersfunctie "ontsluiten" (80 km/uur) en "toegang bieden" (60 km/uur).

Met het opnemen van de wegennetvisie in het verkeersmodel voorspelt het verkeersmodel een bundeling van (doorgaand) verkeer op de provinciale wegen met een ontsluitende verkeersfunctie. Het doorgaande verkeer rijdt eerder via de snellere provinciale wegen in plaats van te kiezen voor een toegangbiedende weg waar het snelheidsregime op 60 km/uur ligt.

De provinciale wegen N314 en N317 zijn in het verkeersmodel opgenomen met een 80 km/uur regime, de provinciale wegen N814 en N330 met een 60 km/uur regime. Door het verlagen van de snelheid op de N814 en N330 neemt het verkeer op dit soort toegangbiedende wegen nauwelijks toe in 2020 ten opzichte van de huidige situatie.

Op veel gemeentelijke wegen rondom Hummelo geldt al een snelheidsregime van 60 km/uur.

Zoals genoemd in paragraaf 2.2 is de uitbreiding van de Aviko-fabriek meegenomen in de autonome ontwikkelingen.

De autonome situatie 2020 wordt ook wel de referentiesituatie of het nulalternatief genoemd. Dit is de toekomstige situatie volgens de autonome ontwikkelingen waarbij géén sprake is van een rondweg Hummelo. In het MER worden de (verkeers)effecten van de rondweg alternatieven vergeleken met dit nulalternatief.

Verkeersintensiteiten 2003 en autonome situatie 2020

		2003	autonoom 2020
N314 Dorpsstraat	binnen beb. kom	5.260	8.450
N814 Keppelseweg	binnen beb. kom	5.070	4.230
N330 Zelhemseweg	zuidrand langs beb. kom	3.930	3.930
N814 Hummeloseweg	buiten beb. kom	9.010	8.100
N314 Torenallee	buiten beb. kom	6.680	9.040

Voor de N314 door Hummelo betekent de autonome situatie 2020 een aanzienlijke stijging van de verkeersintensiteit met ca. 3.200 mvt/etm (+ 61 %).

Deze verkeerstoename kan deels worden verklaard door regionale ontwikkelingen, o.a. uitbreiding woningbouwlocaties en bedrijventerreinen nabij Doetinchem en Zutphen. Hierdoor wordt de verkeersgroei door Hummelo hoger dan gemiddeld. Ook het vorengenoemde effect van de wegennetvisie in het verkeersmodel geeft een verhoging van het doorgaande verkeer door Hummelo.

N814 (Hummeloseweg)

De N814 Wehl – Laag Keppel - Hummelo heeft in de wegennetvisie de functie gebiedstoegangsweg gekregen. De ideale situatie voor een gebiedstoegangsweg, waarbij functie, vorm en gebruik bij elkaar passen, betekent dat de weg is ingericht voor 60 km/uur en dat de verkeersintensiteit niet hoger is dan ca. 5.000 mvt/etm.

Dit is van toepassing op het wegvak N814 tussen Wehl en Laag Keppel. De verkeersintensiteiten op dit wegvak zijn en blijven (verkeersmodel 2020 incl. alternatieven rondweg) lager dan 5.000 mvt/etm. Dit wegvak is in 2006 ingericht als een 60 km/uur weg.

Voor het wegvak N814 Hummeloseweg, tussen Laag Keppel en Hummelo, is de huidige verkeersintensiteit (ca. 9.100 mvt/etm) echter hoger dan voor een gebiedstoegangsweg wenselijk is. Ook voor de autonome situatie (2020) voorspelt het verkeersmodel een intensiteit die hoger is (ca. 8.100 mvt/etm.) dan de streefwaarde.

Wel is in 2020 sprake van een vermindering ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt doordat in het verkeersmodel de N814 is opgenomen als een 60 km/uur weg.

De -ten opzichte van de functie- hoge verkeersintensiteit op de Hummeloseweg wordt bepaald door het samenkomen van verkeerstromen in noord-zuid en in oost-west richting.

Over de (on)mogelijkheid om hier iets aan te doen, zie paragraaf 2.8.

2.4. Alternatief West, 2020

Het verkeer op de N314 zal via de N330 (langs de zuidrand van Hummelo) en de nieuwe rondweg langs de westzijde van Hummelo worden geleid.

De 3 westelijke tracé alternatieven zijn in het verkeersmodel samengevoegd tot één alternatief West. Het verschil tussen deze tracé's is vooral ruimtelijk en is niet van invloed op de te berekenen verkeerscijfers.

Verkeersintensiteiten West 2020 en autonome situatie 2020

		West	autonoom 2020
N314 Dorpsstraat	binnen beb. kom	880	8.450
N814 Keppelseweg	binnen beb. kom	3.220	4.230
N330 Zelhemseweg	zuidrand langs beb. kom	10.880	3.930
N814 Hummeloseweg	buiten kom	8.750	8.100
N314 Torenallee	buiten kom	9.050	9.040
N314 rondweg West		8.900	

Het alternatief West leidt al het doorgaande verkeer op de N314 via de rondweg. De situatie in de Dorpsstraat in Hummelo verbeterd aanmerkelijk, het verkeer dat overblijft op de Dorpsstraat en de Keppelseweg is alleen nog bestemmingsverkeer voor de kern Hummelo.

N330 Zelhemseweg

Het wegvak Zelhemseweg (N330) langs de zuidrand van Hummelo wordt bij alternatief West onderdeel van de N314 verbinding. De verkeersfunctie van dit wegvak zal veranderen van een toegangbiedende weg naar een ontsluitingsweg (snelheidsregime 80 km/uur).

Langs de zuidrand van Hummelo stijgt de verkeersintensiteit in 2020 ten opzichte van de autonome situatie van 3.930 mvt./etm. naar 10.880 mvt./etm. Deze sterke toename is het gevolg van een bundeling van doorgaand verkeer op de noord-zuid relatie Doetinchem – Zutphen met de oost-west relatie Doesburg – Zelhem.

N814 Hummeloseweg

Een westelijke rondweg leidt ten opzichte van de autonome situatie tot iets hogere verkeersintensiteiten (+ 600 mvt./etm.) op de N814 tussen Hummelo en Laag Keppel. Het noord-zuid verkeer dat gericht is op Doetinchem-West zal iets eerder geneigd zijn om via de N814 te rijden dan via de N317.

2.5. Alternatief Oost Kort, 2020

Het verkeer op de N314 zal via de N330 (ca. 300 m., wegvak oost van Hummelo) worden geleid naar de nieuwe rondweg, welke parallel loopt aan de Spalderkampseweg.

Verkeersintensiteiten Oost Kort 2020 en autonome situatie 2020

		Oost Kort	autonoom 2020
N314 Dorpsstraat	binnen beb. kom	1.560	8.450
N814 Keppelseweg	binnen beb. kom	2.400	4.230
N330 Zelhemseweg	zuidrand langs beb. kom	5.510	3.930
N814 Hummeloseweg	buiten kom	7.620	8.100
N314 Torenallee	buiten kom	9.120	9.040
N314 rondweg Oost Kort		9.200	

Het alternatief Oost Kort leidt al het doorgaande verkeer op de N314 via de rondweg. De situatie in de Dorpsstraat in Hummelo verbetert aanmerkelijk, het verkeer dat overblijft op de Dorpsstraat en de Keppelseweg is alleen nog bestemmingsverkeer.

N330 Zelhemseweg

Op het wegvak Zelhemseweg (N330) langs de zuidrand van Hummelo stijgt het verkeer in 2020 ten opzichte van de autonome situatie (van 3.930 mvt./etm. naar 5.510 mvt./etm.)

Dit betreft grotendeels doorgaand verkeer in de oost-west relatie Doesburg – Zelhem (N330).

Het wegvak van de N 330 ten oosten van Hummelo, tussen de N314/Sliekstraat en de rondweg Oost kort, wordt in dit alternatief onderdeel van de N314 verbinding. De verkeersfunctie van dit wegvak zal veranderen van een toegangbiedende weg naar een ontsluitingsweg (snelheidsregime 80 km/uur). Op dit wegvak neemt het verkeer toe van 4.500 mvt./etm. naar 12.700 mvt./etm. Deze forse toename wordt veroorzaakt doordat de grootste doorgaande verkeersstromen rondom Hummelo (noord-zuid en oost-west) over dit wegvak gaan rijden.

N814 Hummeloseweg

De rondweg Oost Kort leidt ten opzichte van de autonome situatie tot iets lagere verkeersintensiteiten (- 500 mvt./etm.) op de N814 tussen Hummelo en Laag Keppel. Het noord-zuid verkeer dat gericht is op Doetinchem-West zal iets eerder geneigd zijn door Doetinchem en via de N317/N314 (Sliekstraat) te rijden.

2.6. Alternatief Oost 3, 2020

Het verkeer op de N314 zal via de N330 (ca. 1.000 m, wegvak oost van Hummelo) worden geleid naar de nieuwe rondweg, welke parallel loopt aan de Broekstraat.

Verkeersintensiteiten Oost 3, 2020 en autonome situatie 2020

		Oost 3	autonoom 2020
N314 Dorpsstraat	binnen beb. kom	1.530	8.450
N814 Keppelseweg	binnen beb. Kom	2.440	4.230
N330 Zelhemseweg	zuidrand langs beb. kom	5.710	3.930
N814 Hummeloseweg	buiten kom	7.790	8.100
N314 Torenallee	buiten kom	250	9.040
N314 rondweg Oost 3		8.100	

Het alternatief Oost 3 leidt al het doorgaande verkeer op de N314 via de rondweg. De situatie in de Dorpsstraat in Hummelo verbeterd aanmerkelijk, het verkeer dat overblijft op de Dorpsstraat en de Keppelseweg is alleen nog bestemmingsverkeer.

Dit alternatief is met een ruime boog om de kom van Hummelo geprojecteerd. Hierdoor is de omrijafstand in de verbinding Zutphen-Doetinchem (N314/N317) langer dan bij de andere alternatieven. Het verkeersmodel voorspelt dan ook voor alternatief Oost 3 een lagere verkeersintensiteit (8.100 mvt./etm.) op de rondweg. Door de omrijfactor gaat een klein deel van het verkeer op de relatie Doetinchem – Zutphen niet meer langs Hummelo, maar kiest al eerder een andere route buiten de directe omgeving van Hummelo om.

Ook is bij alternatief Oost 3 de kans groter dat verkeer de kortste route blijft kiezen door de kom (zie navolgende).

N314 Torenallee

Uit het verkeersmodel blijkt dat bij alternatief Oost 3 het verkeer op de noord-zuidrelatie gevoelig is om door de kom van Hummelo te blijven rijden. Bij dit alternatief is dan ook van belang dat zowel de kom van Hummelo als het wegvak ten noorden daarvan (Torenallee tot aan de Broekstraat) verkeerssluw wordt ingericht. Dit om voldoende 'weerstand' op deze wegvakken aan te brengen.

Dit gedeelte Torenallee blijft een toegangbiedende functie houden voor openbaar vervoer (lijn 82) en voor ontsluiting van aanliggende percelen en panden. Een dergelijke weg wordt in de regel ingericht met een 60 km/u-regime.

Daarbij zijn voor de Torenallee 'harde' maatregelen nodig om deze snelheid af te dwingen op dit rechte wegvak en om te voorkomen dat men bij Oost 3 nog door Hummelo blijft rijden.

In het verkeersmodel is ervan uitgegaan dat de N314 binnen en buiten de kom met 'harde' maatregelen wordt heringericht met een snelheidsregime van respectievelijk 30 km/uur en 60 km/uur. In dat geval voorspelt het verkeersmodel een verkeersintensiteit van 250 mvt./etm. op de Zutphenseweg en de Torenallee.

N330 Zelhemseweg

Op het wegvak Zelhemseweg (N330) langs de zuidrand van Hummelo stijgt het verkeer in 2020 ten opzichte van de autonome situatie (van 3.930 mvt./etm. naar 5.710 mvt./etm.)

Dit betreft grotendeels doorgaand verkeer in de oost-west relatie Doesburg – Zelhem (N330).

Het wegvak van de N 330 ten oosten van Hummelo, tussen de N314/Sliekstraat en de rondweg Oost 3, wordt in dit alternatief onderdeel van de N314 verbinding. De verkeersfunctie van dit wegvak zal veranderen van een toegangbiedende weg naar een ontsluitingsweg (snelheidsregime 80 km/uur). Op dit wegvak neemt het verkeer toe van 4.500 mvt./etm. naar 12.000 mvt./etm. Deze forse toename wordt veroorzaakt doordat de grootste doorgaande verkeersstromen rondom Hummelo (noord-zuid en oost-west) over dit wegvak gaan rijden.

N814 Hummeloseweg

De rondweg Oost 3 leidt ten opzichte van de autonome situatie tot iets lagere verkeersintensiteiten (- 300 mvt./etm.) op de N814 tussen Hummelo en Laag Keppel. Het noord-zuid verkeer dat gericht is op Doetinchem-West zal iets eerder geneigd zijn door Doetinchem en via de N317/N314 (Sliekstraat) te rijden.

2.8. Maatregelen N814 Hummeloseweg

Herinrichting

Zoals aangegeven in paragraaf 2.3. (autonome ontwikkeling) is en blijft de verkeersintensiteit (ca. 8.000 á 9.000 mvt./etm) op de N814 Hummeloseweg hoger dan wenselijk is voor een gebiedstoegangsweg (max. 5.000 mvt./etm).

Het gebruik (verkeersintensiteit, snelheid) en de vormgeving (breed profiel) van de weg komt niet overeen met de vereisten voor een weg met een toegangbiedende functie.

Binnen de bebouwde kom van Laag Keppel ervaren aanwonenden verkeersoverlast vanwege de Hummeloseweg.

Deze ongewenste situatie wordt niet opgelost door een rondweg langs Hummelo, zoals aangegeven in voorgaande paragrafen. Het gaat hier om een bestaand probleem c.q. aandachtspunt.

Wel moet bij een westelijke rondweg Hummelo worden voorkomen dat de Hummeloseweg meer aantrekkingskracht gaat krijgen voor het doorgaande verkeer. Het doorgaande verkeer moet zoveel mogelijk gebruik maken van de N 314 route via de Sliekstraat.

Gelet op dit effect en de in het PVVP-2 gegeven functie voor de N814 als gebiedstoegangsweg (max. 60 km/uur) zoals ingevoerd in het verkeersmodel, wordt een herinrichting van de N814

Hummeloseweg meegenomen als onderdeel van de rondweg Hummelo.

De Hummeloseweg zal binnen en buiten de bebouwde kom van Laag Keppel worden heringericht en onaantrekkelijk worden gemaakt voor het doorgaande verkeer.

Knip

De meest ingrijpende maatregel om bij de Hummeloseweg het gebruik in overeenstemming met de functie te krijgen, is het aanbrengen van een knip in de N814 tussen Laag Keppel en Hummelo.

Het effect hiervan is in het verkeersmodel onderzocht. Het model voorspelt dat het verkeer dan alternatieve routes gaat volgen ten westen en ten oosten van Hummelo. Het grootste gedeelte gaat via de N317 en de N314 (Sliekstraat) richting Hummelo. Daarnaast zoekt een gedeelte van het verkeer een grotere omleidingsroute via de Broekstraat en via Hoog Keppel (Kipstraat/Prinseweg) en de Zomerweg. Deze routes zijn niet geschikt voor dit regionale verkeer.

Bovendien zou deze knip de bereikbaarheid van Hummelo voor verkeer uit het gebied ten zuiden van Laag Keppel erg belemmeren. De bewoners van dit gebied zijn voor een deel van hun voorzieningen georiënteerd op Hummelo. Het aanbrengen van een knip in de N814 is een ongewenste maatregel.

2.9. Eindconclusies

In alle alternatieven wordt het doorgaande verkeer via de rondweg geleid. De situatie in de Dorpsstraat in Hummelo verbeterd aanmerkelijk, het verkeer dat overblijft op de Dorpsstraat en de Keppelseweg is alleen nog bestemmingsverkeer.

Een westelijke rondweg geeft hogere verkeersintensiteiten op het wegvak van de N330 langs de zuidrand van Hummelo. Dit wordt veroorzaakt door een bundeling van het doorgaande verkeer op dit wegvak. Het doorgaande verkeer op de belangrijke relatie Doetinchem – Zutphen en het doorgaande verkeer met een relatie tussen Doesburg en Zelhem zorgen voor deze toename ten zuiden van kom van Hummelo. Dit wegvak wordt onderdeel van de N314 route.

Een westelijke rondweg heeft een lichte verkeersaantrekkende werking voor de N814 tussen Hummelo en Wehl.

Bij de oostelijke alternatieven blijft het doorgaande verkeer verder bij de kom Hummelo vandaan. De verkeersintensiteiten op de N330 langs de zuidrand van Hummelo en op de N814 (in mindere mate) zijn lager ten opzichte van de westelijke rondweg.

De belangrijke noord-zuidrelatie Doetinchem – Zutphen wordt bij alternatief Oost 3 verstoord door de langere omrijafstand. Hierdoor verspreidt het doorgaande verkeer zich meer over het gebied en is alternatief Oost 3 minder effectief dan de alternatieven West en Oost kort.

Bij alternatief Oost 3 vooral is het noodzakelijk dat zowel de kom van Hummelo als het 2,5 km lange wegvak ten noorden daarvan (Torenallee tot aan de Broekstraat) verkeerssluw wordt ingericht. Dit om voldoende 'weerstand' op deze wegvakken aan te brengen.

= = = = =