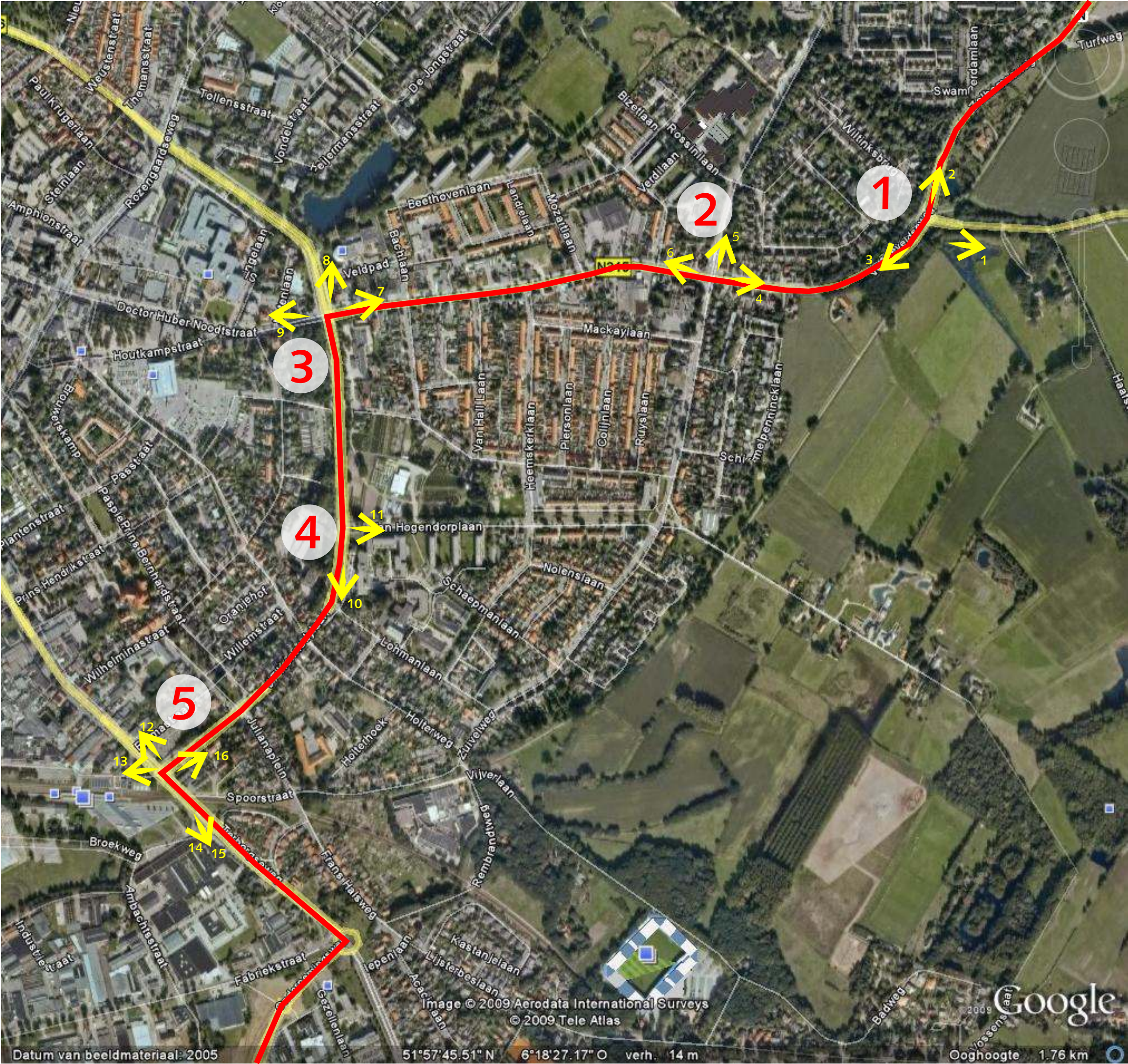


Te 'upgraden' verkeerspleinen

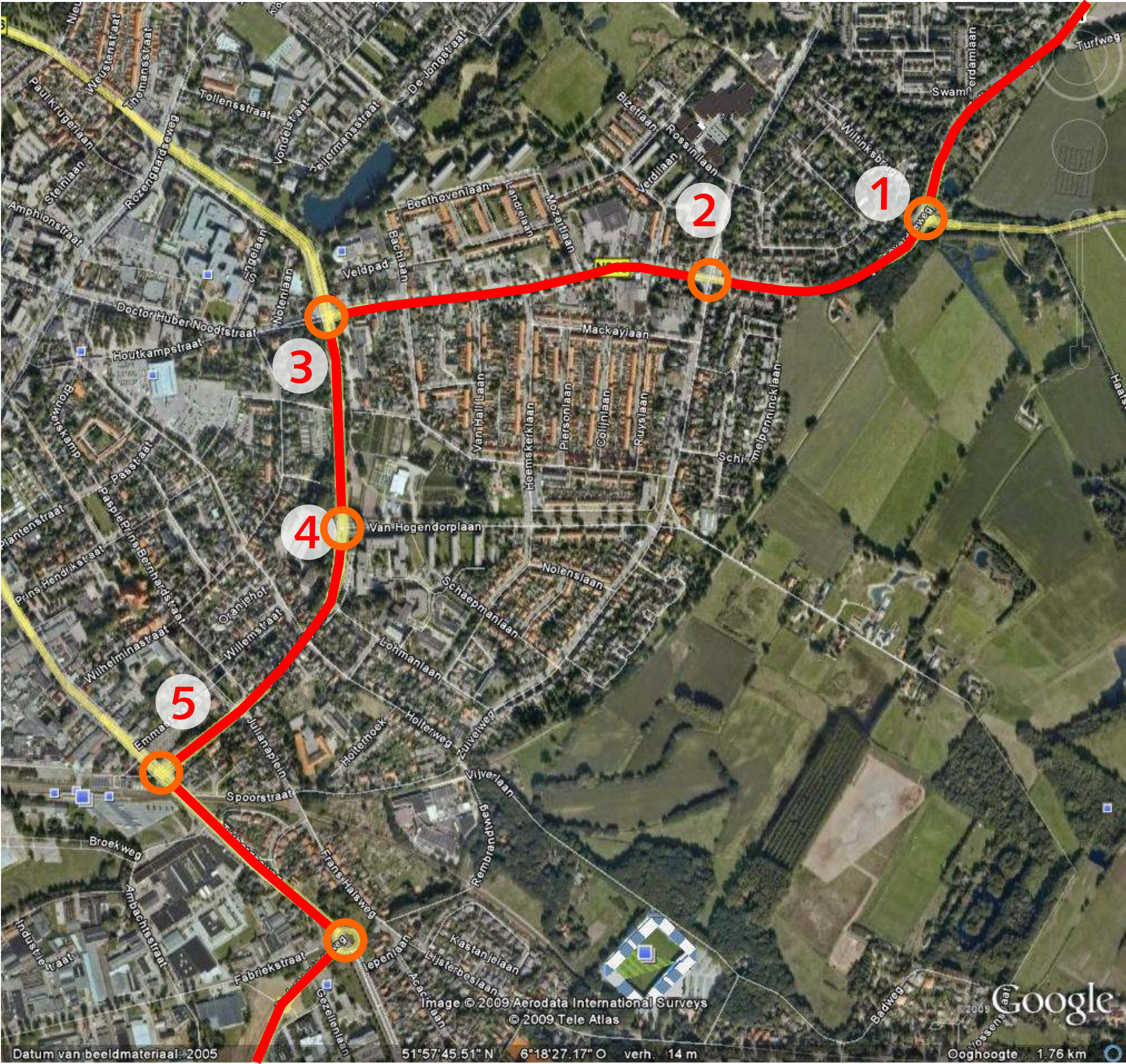
- 1 T-kruising
Varsseveldseweg - Zelhemsseweg
- 2 +-kruising
Varsseveldseweg - Zuivelweg / Boddens
Hosangstraat
- 3 +-kruising
Varsseveldseweg - Dr. Huber Noodtplaats /
J.F. Kennedylaan
- 4 T-kruising
J.F. Kennedylaan - Van Hogendorplaan
- 5 +-kruising
J.F. Kennedylaan - Terborgseweg



Te 'upgraden' verkeerspleinen

Gekozen basis oplossing voor nul-plus variant:
aanleggen turbo rotondes ter plaatse van de
volgende locaties/kruispunten

- 1 T-kruising
Varsseveldseweg - Zelheweg
- 2 +-kruising
Varsseveldseweg - Zuivelweg / Boddens
Hosangstraat
- 3 +-kruising
Varsseveldseweg - Dr. Huber Noodtplaats /
J.F. Kennedylaan
- 4 T-kruising
J.F. Kennedylaan - Van Hogendorplaan
- 5 +-kruising
J.F. Kennedylaan - Terborgseweg





Vanuit richting Westendorp/Varseveld



Vanuit richting Zelhem



Vanuit richting Doetinchem



1 T-kruising Varsseveldseweg - Zelhemseweg





Vanuit richting Zelhem/Varsseveld



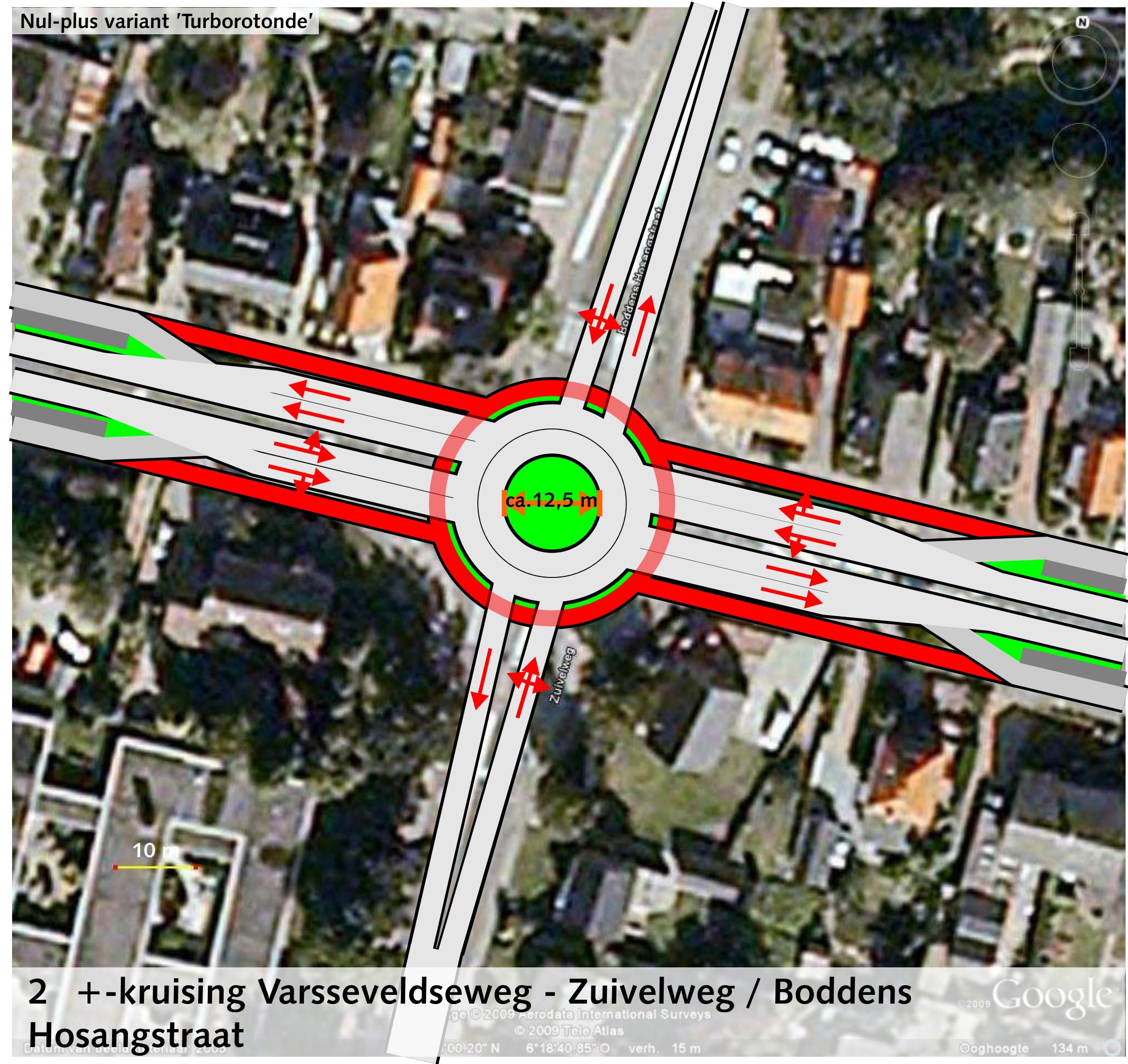
Vanuit richting Boddens Hosangstraat (overkant is Zuivelweg)



Vanuit richting Doetinchem (op Varsseveldseweg)



2 +-kruising Varsseveldseweg - Zuivelweg / Boddens Hosangstraat



2 +-kruising Varsseveldseweg - Zuivelweg / Boddens
Hosangstraat



Vanuit richting Zelhem/Varsseveld



Kennedylaan met links Varsseveldseweg en rechts Dr. Hubert Noodtstraat

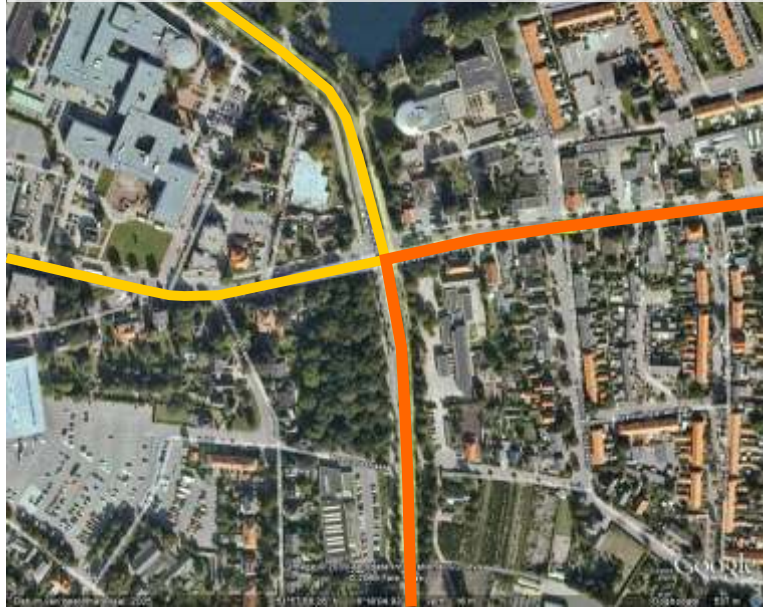


Vanuit Doetinchem Dr. Hubert Noodtstraat en begin Varsseveldseweg met Kennedylaan dwars er op

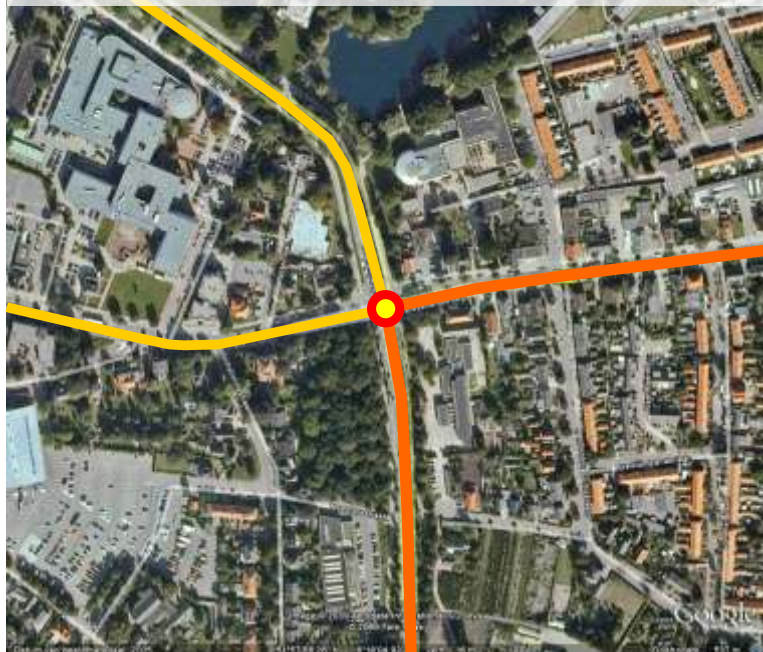


3 +-kruising Varsseveldseweg - Dr. Huber Noodtplaats / J.F. Kennedylaan

Huidig tracé Varsseveldseweg / J.F. Kennedylaan



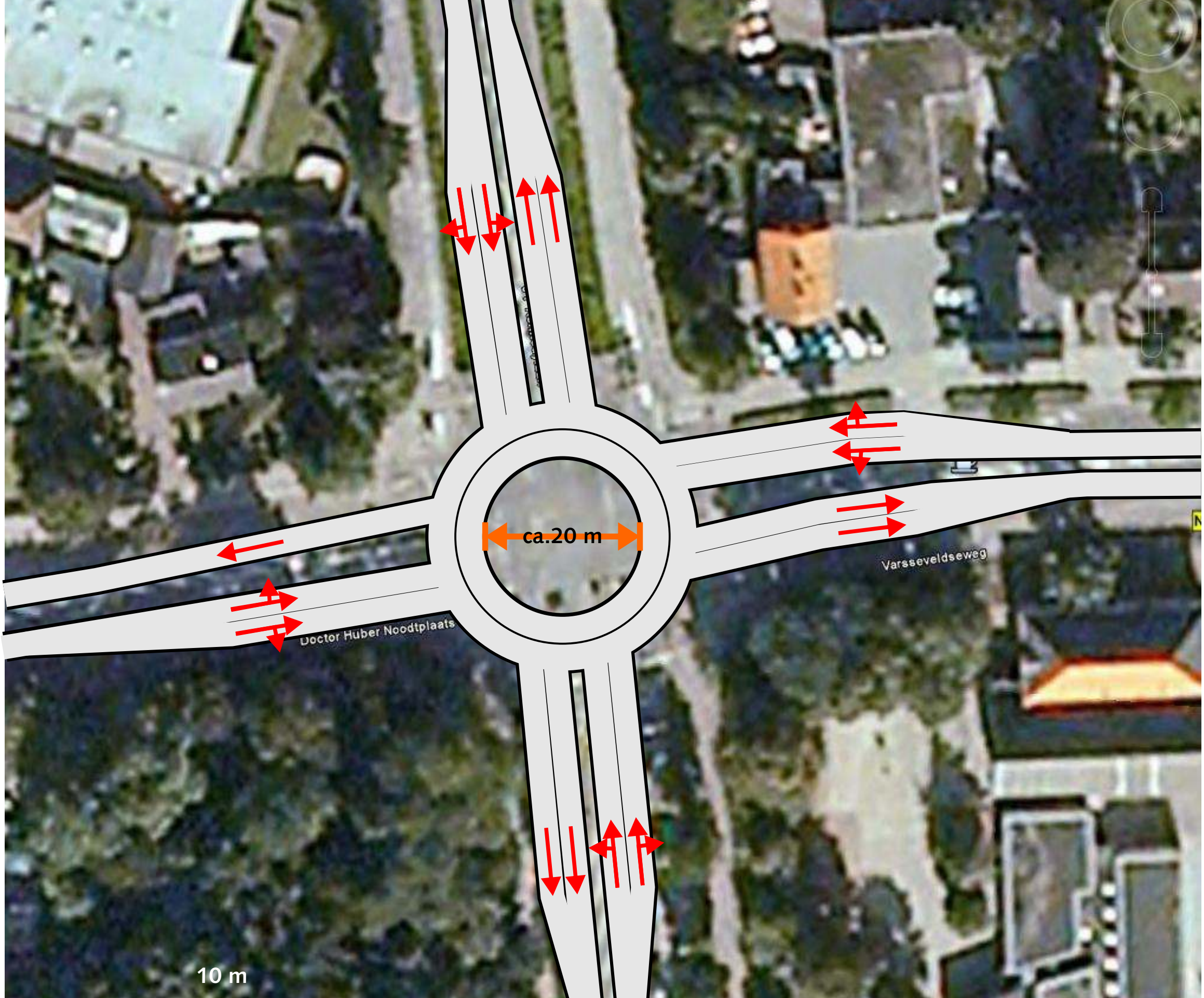
Nieuw tracé met turborotonde



Huidige situatie



Nul-plus variant 'Turborotonde'

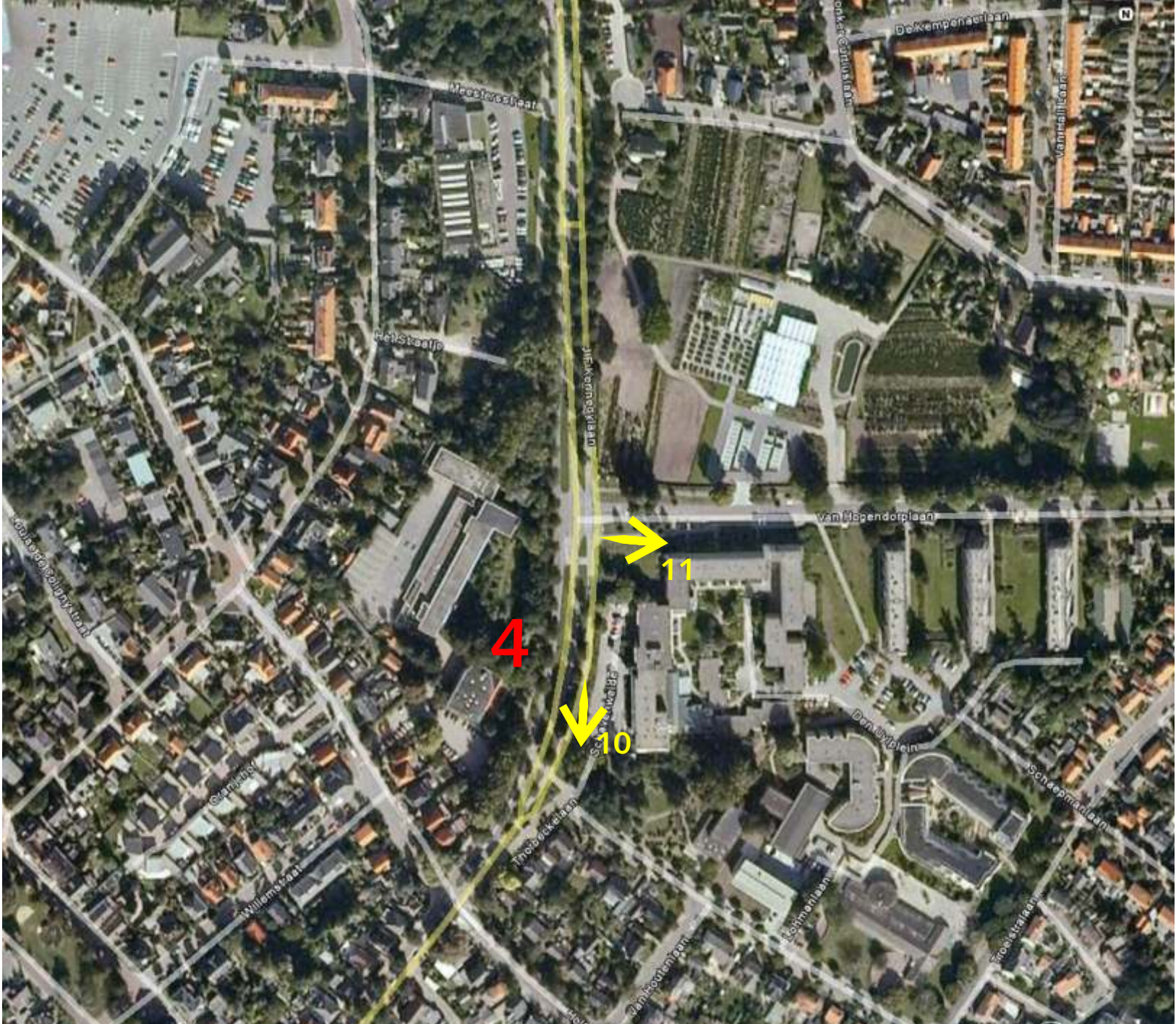




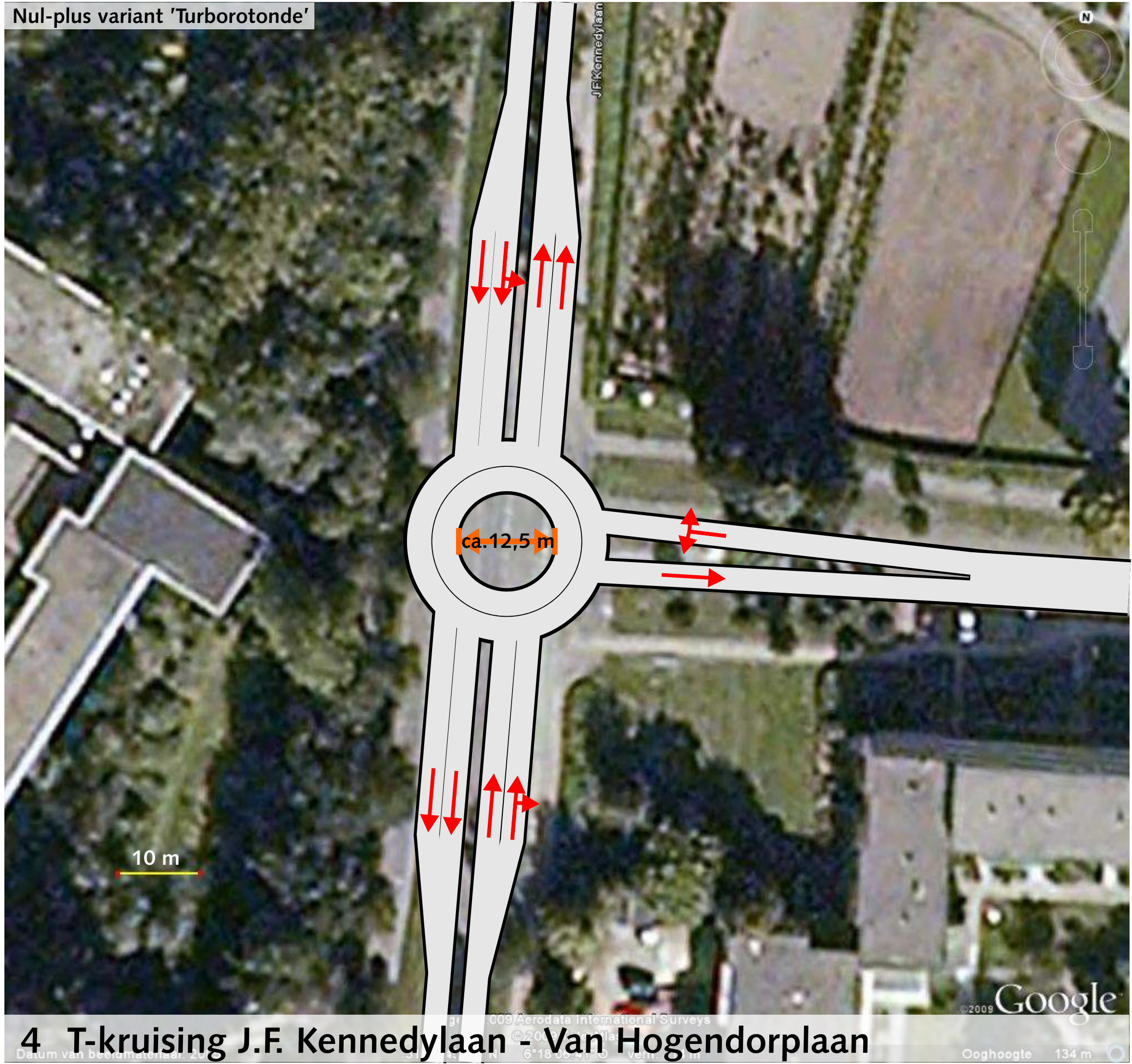
10 Kennedylaan met rechts het begin van de Van Hogendorplaan



11 Van Hogendorplaan met dwars er op de Kennedylaan



4 T-kruising J.F. Kennedylaan - Van Hogendorplaan



4 T-kruising J.F. Kennedylaan - Van Hogendorplaan



12

Vanuit Doetinchem Terborgseweg richting Terborg en links het begin van de Kennedylaan



13

Kop Kennedylaan



14

Trein passeert de Terborgseweg



15

Terborgseweg richting Doetinchem met gesloten overwegbomen



16

Einde Kennedylaan met dwars er op de Kennedylaan



5 + -kruising J.F. Kennedylaan - Terborgseweg

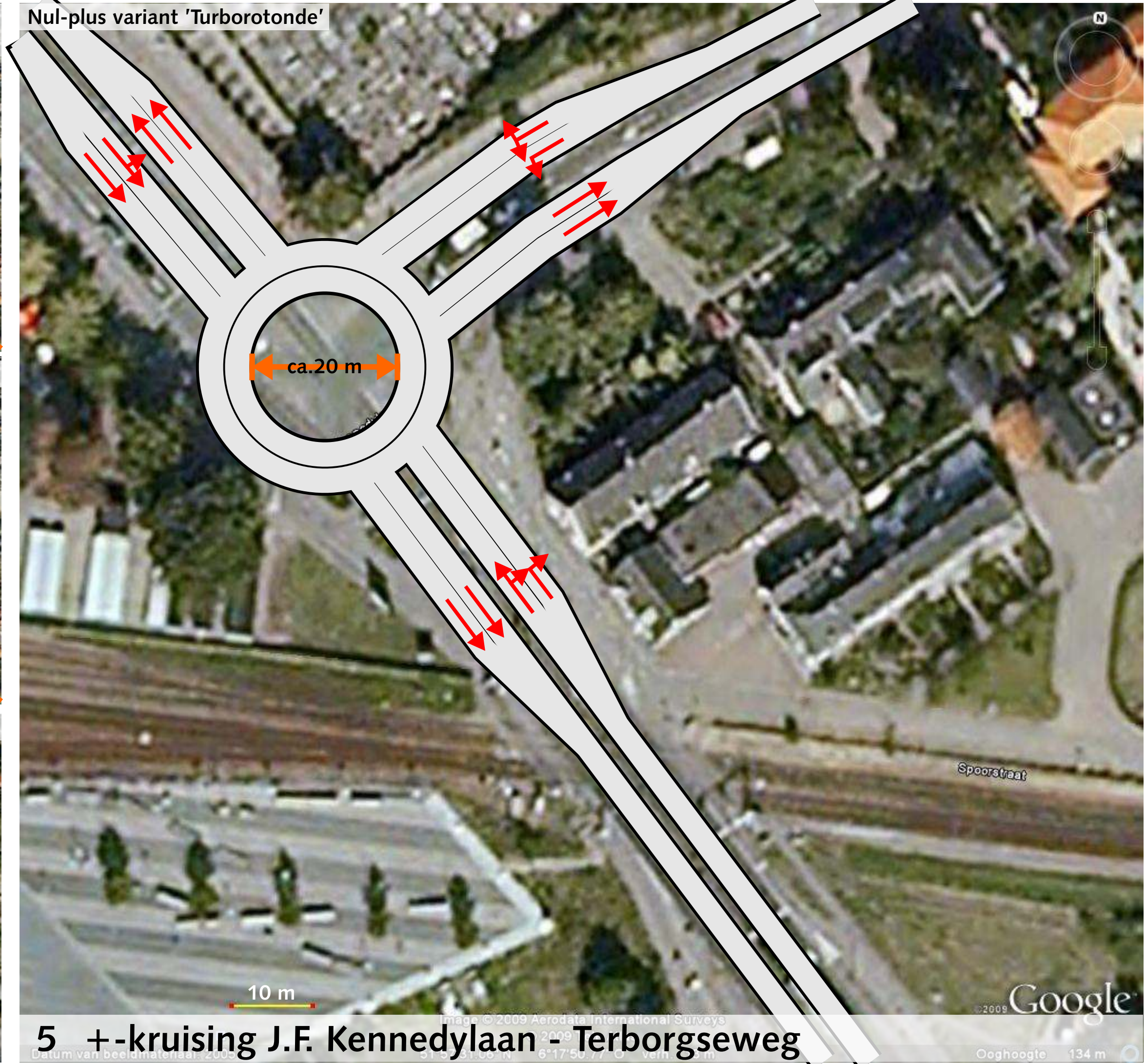
Huidig tracé J.F. Kennedylaan / Terborgseweg



Nieuw tracé met turborotonde



Huidige situatie



Nul-plus variant 'Turborotonde'

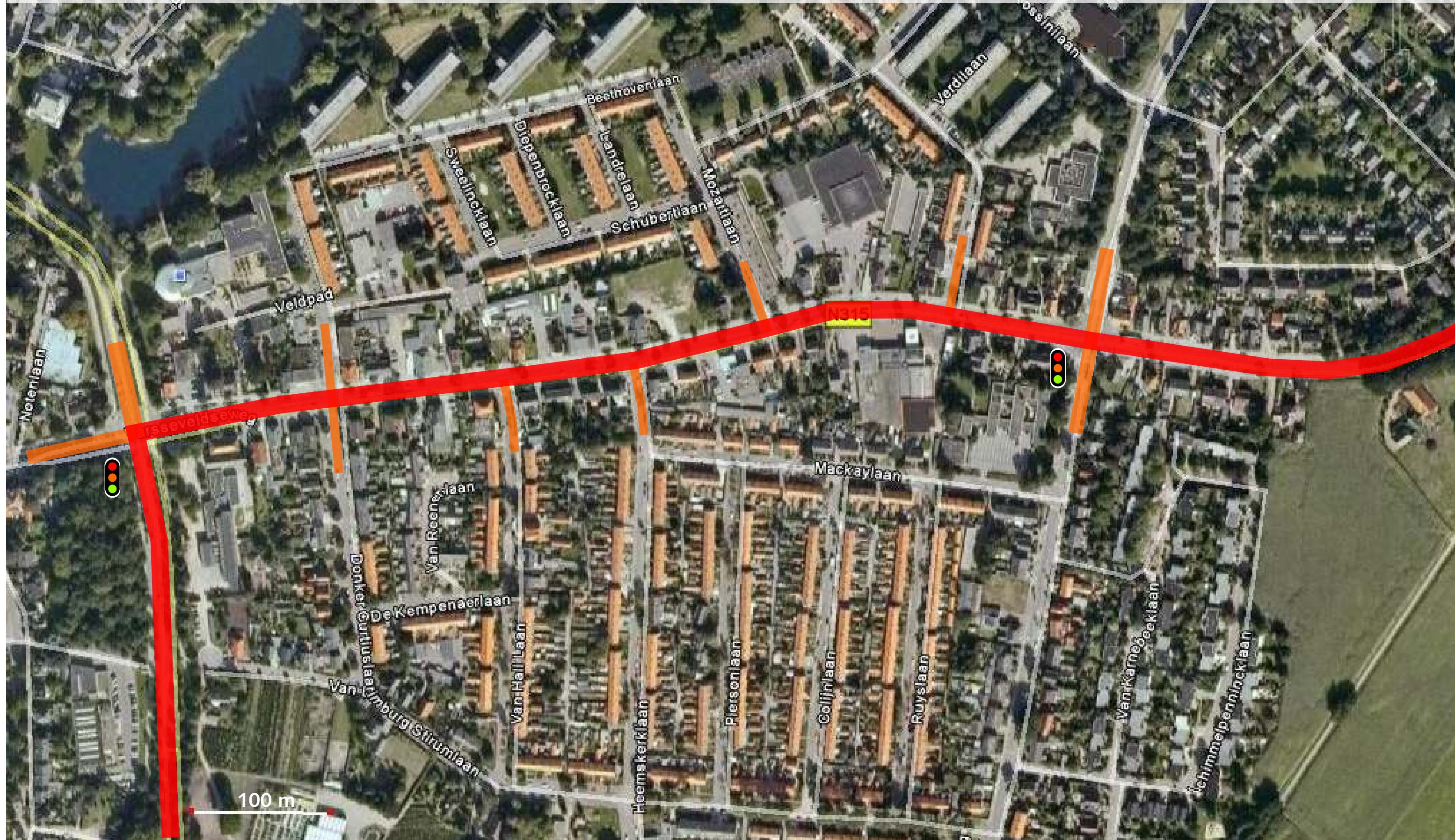
ca. 20 m

10 m

5 +-kruising J.F. Kennedylaan - Terborgseweg

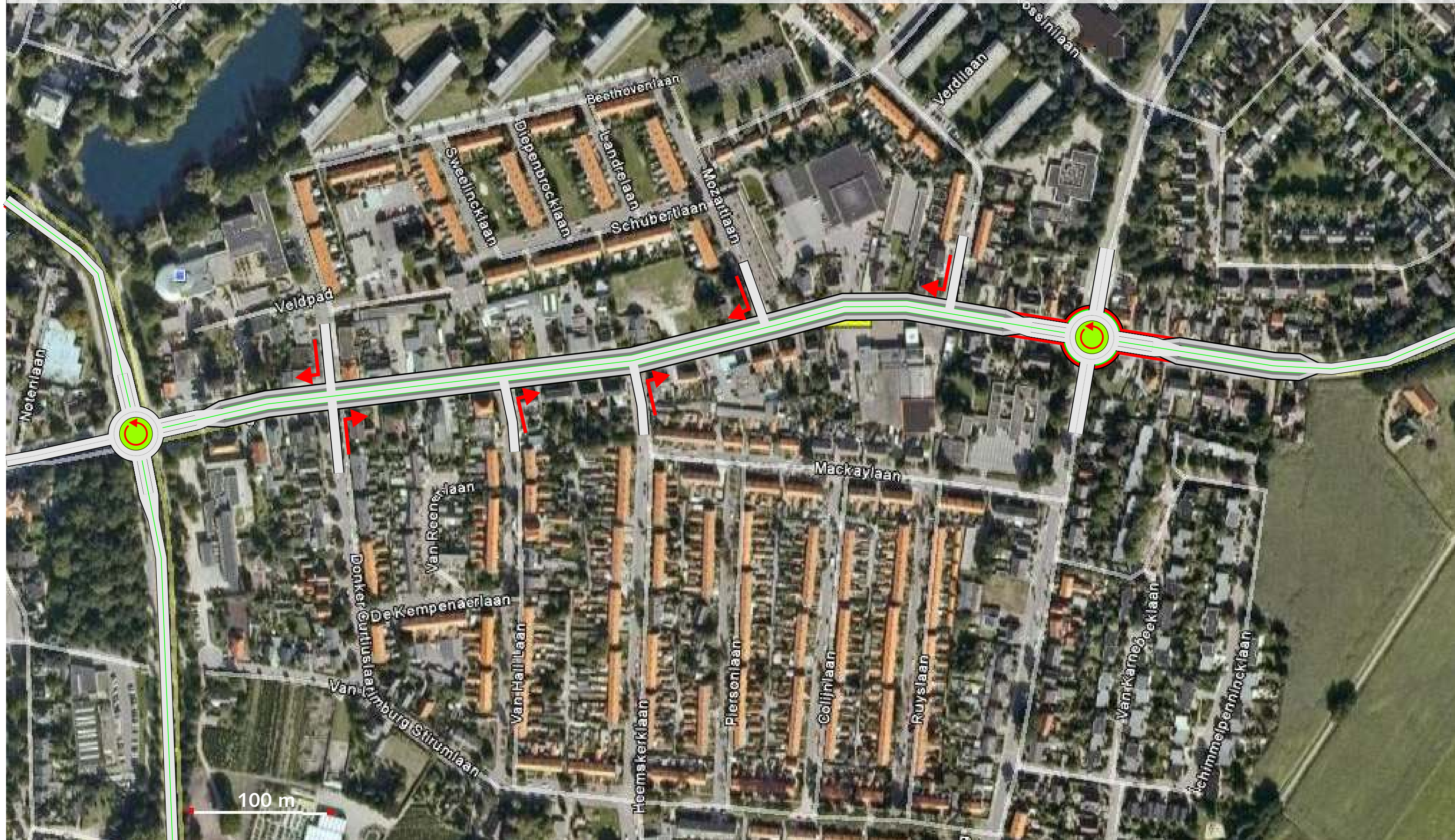
Varsseveldseweg (huidige situatie):

Standaard profiel weg met verkeerslichten op belangrijke kruispunten. Veel verkeersoverlast en onveilige situaties door vele toegangen tot weg. Vaak drukte bij kruispunten met verkeerslichten.

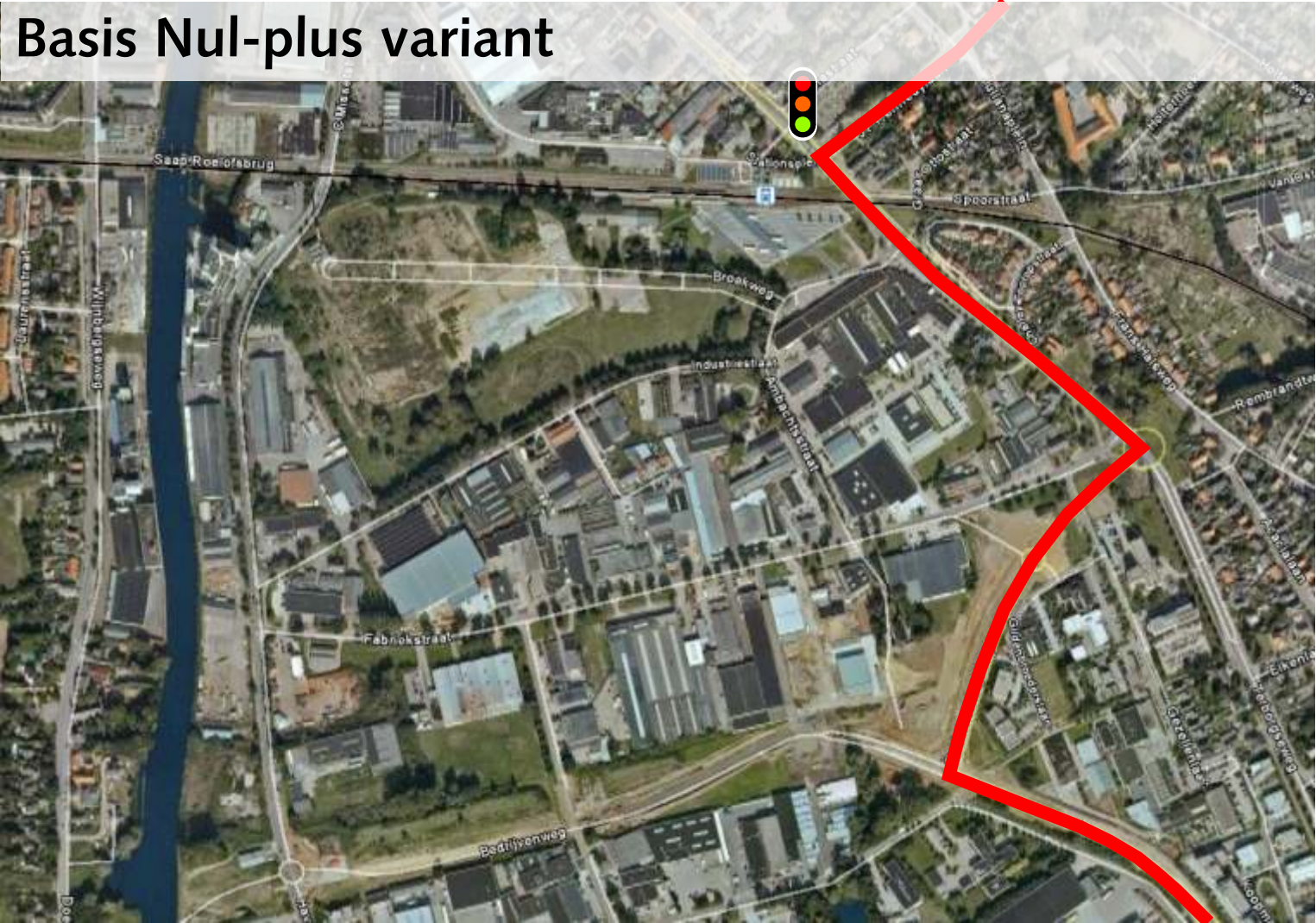


Varsseveldseweg (Nul-plus variant):

Nieuw wegprofiel met middenberm en ventwegen. Turborotondes zorgen voor snelle doorstroming op kruispunten. Verkeer dat de weg op wil kan slechts één zijde op. Snelle doorstroming en duidelijk gescheiden verkeer.



Basis Nul-plus variant



Basis Nul-plus variant met turborotondes



Nul-plus variant Extra 1

Tunnel onder spoor/station. Gebruik van bestaande wegen voor nieuwe route (Broekweg/Havenstraat/Bedrijvenweg).



Nul-plus variant Extra 2

Tunnel onder spoor/station. Gebruik van bestaande wegen voor nieuwe route (Broekweg/Ambachtstraat/Fabriekstraat).



Turborotonde (factsheets)

(bron: SWOV-Factsheet rotondes)

Definitie Turborotonde:

Een turborotonde is een speciale vorm van een meerstrooksrotonde. In plaats van de traditionele tweestrooksrotonde met concentrische belijning is een turborotonde uitgevoerd als een meer ovale vorm met een spiraalbelijning van de rijstroken. De rijstroken lopen altijd automatisch van binnen naar buiten. De weggebruiker wordt met behulp van belijning, pijlmarkering, bewegwijzering en voorsorteerborden geïnformeerd.

Capaciteit

Soort rotonde	Etmaalintensiteit (mvt/etmaal)	Conflictbelasting (pae/uur)
Enkelstrooks	20.000 - 25.000	1.500
Tweestrooks met enkele toe- en afritten	22.000 - 30.000	1.500
Tweestrooks met dubbele toe- en afritten	35.000 – 40.000	2.100 - 2.400

Tabel 1. *Vuistregels voor de capaciteit van rotondes (CROW, 1998).*

Verkeersveiligheid

Binnen de bebouwde kom

- Dijkstra (2005) concludeert dat het vervangen van een viertakskruispunt door een rotonde leidt tot een reductie van het aantal ernstige slachtoffers op het betreffende kruispunt met ongeveer 75%. Onder fietsers, brom- en snorfietzers is er een kleinere reductie van ongeveer 60%.
- Elvik (2003) heeft dertig voor- en nastudies uit diverse landen opnieuw bestudeerd, correcties uitgevoerd, en een netto-effect gevonden van gemiddeld 30 tot 50 procent.

Buiten de bebouwde kom

- Fortuijn (2005a) vindt voor zowel enkelstrooks- als dubbelstrooks-rotondes een afname van meer dan 80% van het aantal ongevallen met letsel (dus inclusief licht-gewonden). Gecorrigeerd voor bovengenoemde 'afnemende gevaarstelling' daalt dat percentage naar 70%.

Milieueffecten

Volgens Hydén & Várhelyi (2000) stijgt de emissie bij het vervangen van een voorrangskruispunt door een rotonde met 6% voor CO en 4% voor NOx. Bij het vervangen van een kruispunt met verkeerslichten daalt de emissie van CO met 29% en NOx met 21%. De geluidsemis­sie daalt in beide gevallen.

Turborotonde

