



Nieuw-Buurland Utrecht

Verkeersonderzoek impact wegafsluitingen

projectnummer 0457814.100
definitief
20 juni 2022

Nieuw-Buurland Utrecht

Verkeersonderzoek impact wegafsluitingen

projectnummer 0457814.100

definitief
20 juni 2022

Auteurs

R. Claessens

Opdrachtgever

Stichting Mitros
Koningin Wilhelminalaan 9
3527 LA UTRECHT

Gecontroleerd:

R. Verschelling

R/

datum
20 juni 2022

beschrijving
definitief

vrijgave
J. van den Broek

JvdB

Inhoudsopgave

Blz.

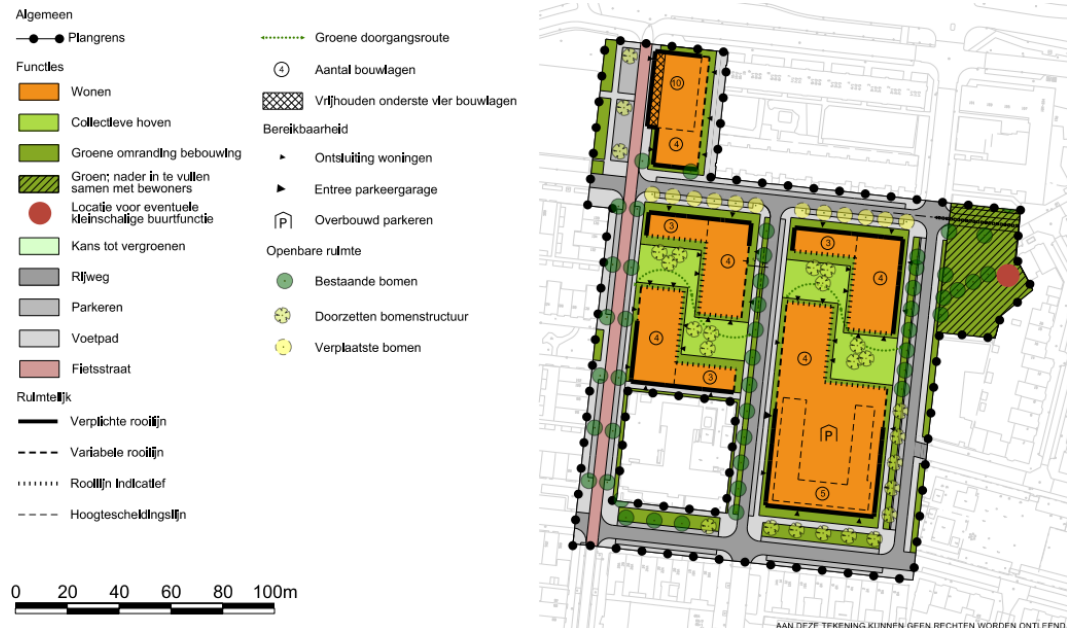
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel en onderzoeksvragen	1
2	Onderzoeksopzet	3
3	Huidige situatie en referentie	5
3.1	Resultaten tellingen (huidige situatie)	5
3.2	Tegen de richting in rijden	6
3.3	Toename verkeersintensiteiten als gevolg van ontwikkeling Nieuw-Buurland	6
4	Impact varianten	9
4.1	Routes van gemotoriseerd verkeer	9
4.2	Verkeersintensiteiten	10
4.3	Verkeersveiligheid	12
4.4	Parkeren	12
4.4.1	Dodt van Flensburglaan	13
4.4.2	Nolenslaan	14
4.5	Overige aandachtspunten	16
4.5.1	Dodt van Flensburglaan	16
4.5.2	Nolenslaan	16
4.6	Eventuele maatregelen bij afsluiting Nolenslaan	16
5	Advies	17

Bijlage 1 Vergelijking etmaalintensiteiten wegvakken

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Mitros is voornemens om de woningbouwcomplexen “Lauwerecht 2 en 4”, hierna vermeld als “Nieuw-Buurland” te herontwikkelen door de huidige 150 sociale huurwoningen te slopen en in plaats hiervan maximaal 285 nieuwe woningen te realiseren (zie Figuur 1-1).



Figuur 1-1: uitgangspuntenkaart Nieuw-Buurland

Ten behoeve van de onderbouwing van de goede ruimtelijke ordening is reeds een onderzoek naar de impact van deze herontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeerbalans afgerond, zie *Memo Verkeersgeneratie en Parkeren RO-onderzoeken Nieuw-Buurland* van Antea Group dd. 16-02-2022.

De gemeenteraad van Utrecht heeft eind 2021 in het kader van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) van deze ontwikkeling een motie aangenomen om verkeerskundig te onderzoeken wat de invloed is van het afsluiten van een tweetal wegen in de buurt (Nolenslaan en Dodt van Flensburglaan). Afsluiting van de Dodt van Flensburglaan is als suggestie door omwonenden geopperd. De achtergrond van de motie is de behoefte om meer groen en verbindingen tussen groene gebieden in de (herontwikkelde) buurt te kunnen realiseren en zo tot een hogere verblijfskwaliteit te komen.

1.2 Doel en onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is dus om de impact van de wegafsluitingen op de verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en parkeersituatie in beeld te brengen. Met dit inzicht kunnen vervolgens conclusies getrokken worden over de wenselijkheid en haalbaarheid hiervan. De volgende onderzoeksvragen zijn geformuleerd:

1. Wat is het effect op de verkeerscirculatie als de bestaande situatie gehandhaafd wordt?
2. Wat is het effect als zowel de Nolenslaan als de Dodt van Flensburglaan gedeeltelijk afgesloten wordt?
3. Wat is het effect als de Nolenslaan gedeeltelijk afgesloten wordt?
4. Wat is het effect als de Dodt van Flensburglaan gedeeltelijk afgesloten wordt?

Het gaat dus om een vergelijking tussen de situatie zonder afsluiting en 3 combinaties van wegafsluitingen van de Nolenslaan en/of Dodt van Flensburglaan (zie Figuur 1-2).

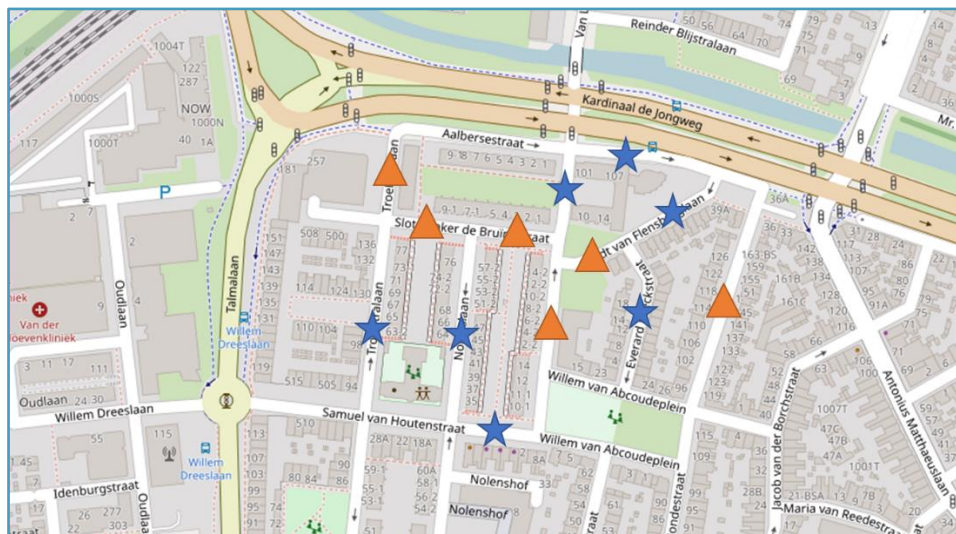


Figuur 1-2: mogelijke afsluitingslocaties Nolenslaan (links) en Dodt van Flensburglaan (rechts)

2 Onderzoeksofzet

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden, zijn de volgende stappen gezet:

1. Op zeven locaties in de wijk zijn gedurende één week (28 maart t/m 4 april 2022) elektronische verkeerstellingen uitgevoerd. Hierbij zijn per dag, uur en richting het aantal gepasseerde gemotoriseerde voertuigen en tweewieligen (fietsers, scooters, e.d.) geregistreerd. Met deze tellingen is de huidige situatie in beeld gebracht. In Figuur 2-1 zijn de tellocaties weergegeven.
2. Aan de hand van de tellingen kan op aangrenzende wegvakken de huidige verkeersintensiteit ingeschat worden met optellen of aftrekken van getelde verkeersintensiteiten¹. De locaties waarvoor dit is gedaan zijn eveneens weergegeven in Figuur 2-1.



Figuur 2-1: locaties wegvaktellingen (blauwe sterren) en ingeschatte wegvakken (oranje driehoeken)

3. Vervolgens is de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling Nieuw-Buurland (zoals berekend in het eerdere onderzoek) toegevoegd aan de wegvakintensiteiten om tot de referentiesituatie te komen voor de afsluitingen van wegen in de buurt.
4. In de volgende stap is de impact van de drie afsluitingsvarianten op de routes van verkeer in de buurt inzichtelijk gemaakt. Op basis van deze gewijzigde routes is per variant voor ieder wegvak berekend wat de verkeersintensiteit in die variant is.
5. Aan de hand van de verkeersintensiteiten in de varianten, alsmede de inrichting van de wegen en kruispunten, is een kwalitatieve beoordeling uitgevoerd van de impact van de varianten op doorstroming, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Daarnaast is

¹ Uitgaande van de volgende aannames:

- Verkeer op Samuel Muellerstraat gaat niet richting de Slotemaker de Bruinestraat
- Al het verkeer houdt zich aan de regels (dus niet spookrijden)

kwalitatief in beeld gebracht wat de gevolgen zijn van de afsluiting(en) voor de parkeervoorzieningen in de buurt.

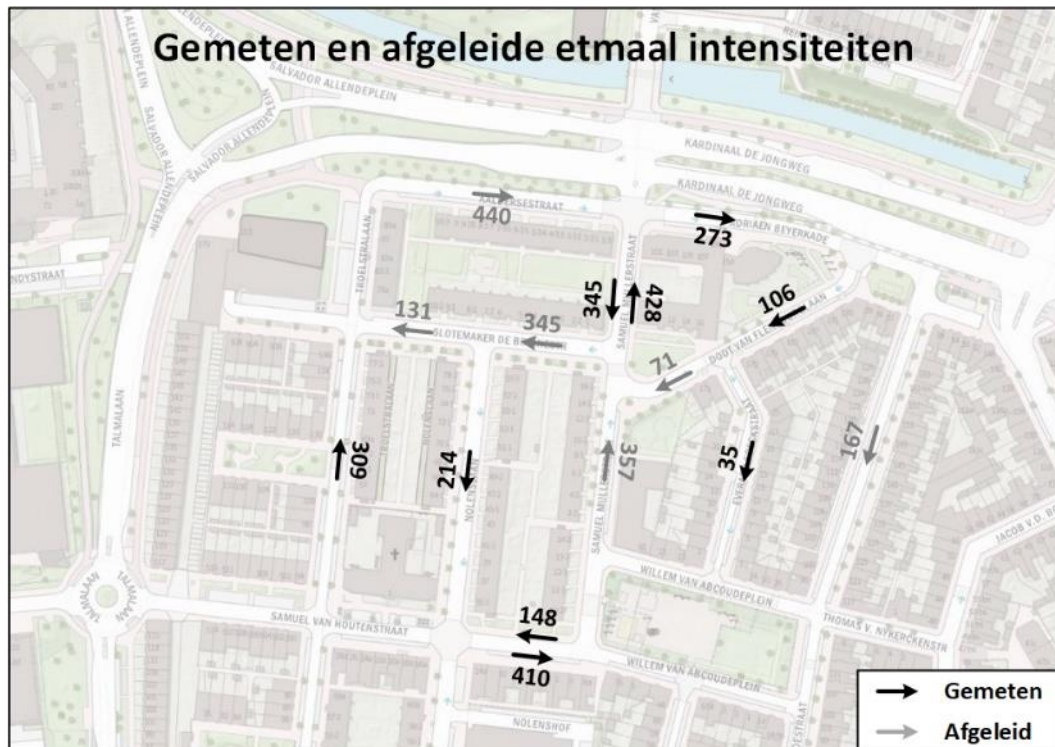
De resultaten van de analyse en het advies op basis van de analyse zijn vervolgens in dit rapport verwerkt. Bij de totstandkoming van het onderzoek hebben Mitros en de gemeente Utrecht inhoudelijke input geleverd.

De klankbordgroep Nieuw-Buurland heeft aan de voorkant van het onderzoek aandachtspunten meegegeven. Daarnaast is het concept resultaat gepresenteerd aan de klankbordgroep op 24-05-2022: in dit gesprek heeft de klankbordgroep op de resultaten kunnen reageren. Hier zijn verder geen aanvullende aandachtspunten voor deze rapportage uit gekomen.

3 Huidige situatie en referentie

3.1 Resultaten tellingen (huidige situatie)

In Figuur 3-1 zijn de gemeten- en afgeleide verkeersintensiteiten weergegeven (motorvoertuigen per etmaal). Op alle onderzochte wegvakken zijn de intensiteiten laag, passend bij wegen in een woonwijk.



Figuur 3-1 Etmaal intensiteiten motorvoertuigen

In Figuur 3-2 zijn de gemeten fietsintensiteiten per etmaal weergegeven. Vooral op de Troelstraan is de intensiteit met meer dan 4.500 fietsers per etmaal (beide richtingen samen) hoog. Ook op de Adriaen Beyerckade zijn de fietsintensiteiten hoog (tegen 2.500 fietsers per etmaal). Dit zijn belangrijke fietsroutes. Op de andere tellocaties zijn het aantal fietsers beperkter of laag.



Figuur 3-2 Etmaal intensiteiten fietsers

3.2 Tegen de richting in rijden

Bij tellingen op éénrichtingswegen is ook het verkeer dat in de illegale richting rijdt geteld (wel met een grotere onzekerheidsmarge). Op de meeste wegvakken zijn slechts enkele voertuigen per etmaal in de illegale richting gemeten. Alleen op de Troelstralaan en Adriaen Beyerckade ging het om een tiental voertuigen per etmaal. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie het tegen de richting in rijden geen structureel probleem is maar wel incidenteel voorkomt. Daarom vormt dit wel een aandachtspunt bij het beoordelen van varianten.

3.3 Toename verkeersintensiteiten als gevolg van ontwikkeling Nieuw-Buurland

In de eerdere studie is berekend dat de ontwikkelingsplannen 433 extra motorvoertuigbewegingen per werkdag creëren. Deze extra voertuigbewegingen zijn in de plansituatie verdeeld over de volgende straten binnen het plangebied, dit is een inschatting aan de hand van het aantal en type woningen dat op iedere straat aansluit:

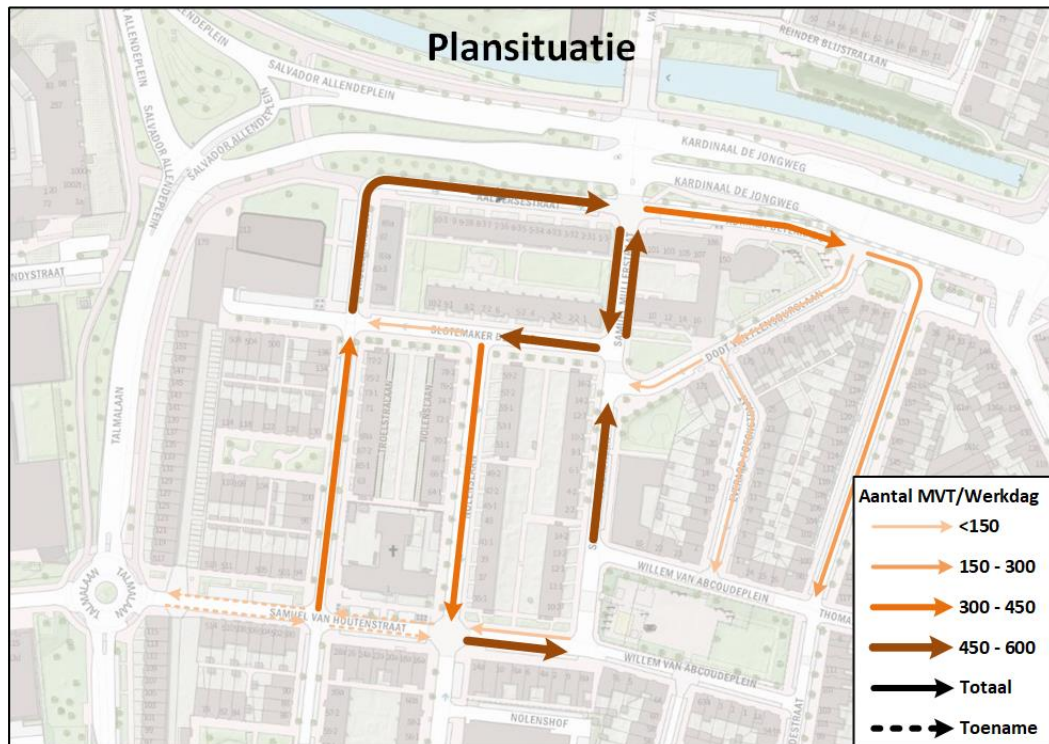
- Samuel Mullerstraat: 108 motorvoertuigen (mvt)/werkdag
- Nolenslaan: 180 mvt/werkdag
- Troelstralaan-Zuid: 72 mvt/werkdag
- Troelstralaan-Noord: 72 mvt/werkdag

Voor elke bovengenoemde straat is een inschatting gemaakt over hoe het verkeer zich over het netwerk verspreidt. Daarbij zijn de volgende aannames aangehouden:

- Van de verkeersgeneratie is de helft vertrek- en de andere helft aankomstverkeer

- Indien mogelijk rijdt de ene helft van het verkeer van/naar de Talmalaan en de andere helft van/naar Kardinaal de Jongweg.
- Verkeer houdt zicht aan het éénrichtingsregime in de buurt.

Gebaseerd op de bovengenoemde verkeersgeneraties en aannames zijn de verkeersintensiteiten op de wegvakken ingeschat en weergegeven in Figuur 3-3. Op sommige wegvakken is alleen de toename bekend. Op alle wegvakken zijn de toenames in absolute waarden vanuit verkeerskundig perspectief beperkt, met maximaal zo'n 150 mvt/etmaal per richting.



Figuur 3-3 Werkdag etmaalintensiteiten in plansituatie

Voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (zoals alle wegen binnen deze buurt zijn vormgegeven) geldt dat doorgaans bij een intensiteit van meer dan 4.000 mvt/etmaal (som van beide richtingen) er extra aandacht dient te zijn voor oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De gemeente Utrecht hanteert voor wegen binnen dergelijke buurten zelfs een lagere richtlijn, namelijk van 2.500 mvt/etmaal op erftoegangswegen.

De intensiteiten in deze buurt zijn echter veel lager (maximaal zo'n 1.000 mvt/etmaal op de doorsnede) en passend bij een verblijfsgebied en erftoegangswegen. Er is daarom geen aanleiding om knelpunten op deze aspecten te verwachten. Voor fietsstraten (zoals de Troelstralaan) geeft het CROW in publicatie *Fietsstraten in hoofd fietsroutes* aan dat een verkeersintensiteit van 2.000 mvt/etmaal op een fietsstraat een richtlijn is voor de maximale intensiteit voor veilige afwikkeling van het verkeer. Tevens dat bij voorkeur de intensiteit van fietsers minimaal circa twee keer zo hoog is als de intensiteit voor motorvoertuigen. De intensiteiten op de Troelstralaan voldoen daar ruim aan. Op basis van de verkeersintensiteiten is

de Troelstralaan geen verkeersveiligheidsknelpunt. Het kruispunt met de Samuel van Houtenstraat wordt wel ervaren door de lokale weggebruikers als een aandachtspunt. Vanaf 2014 hebben zich 5 geregistreerde ongevallen voorgedaan op dit kruispunt (Bron: via.nl). Het betrof in alle gevallen flankongevallen².

² Een ongeval waarbij de een weggebruiker door een andere weggebruiker in de flank / zijkant wordt geraakt.

4 Impact varianten

4.1 Routes van gemotoriseerd verkeer

In Figuur 4-1 is de knip op de Dodt van Flensburglaan (tussen Samuel Mullerstraat en Everard Foeckstraat) in beeld gebracht. Als gevolg van deze knip kan het verkeer vanuit de Dodt van Flensburg niet meer direct naar de Samuel Muellerstraat rijden. In plaats daarvan moet het verkeer via de Everard Foeckstraat en het Willem van Abcoudeplein.



Figuur 4-1 Alternatieve ontsluitingsroute bij knip Dodt van Flensburglaan

In Figuur 4-2 zijn de alternatieve ontsluitingsroutes bij een knip op de Nolenslaan in beeld gebracht. Daarbij is onderscheid gemaakt in wijk uit- en ingaand verkeer. Voor beide verkeersstromen geldt dat zij via de Talmalaan/Kardinaal de Jongweg moeten omreizen.



Figuur 4-2 Alternatieve ontsluitingsroutes bij knip Nolenslaan

4.2 Verkeersintensiteiten

Gebaseerd op de intensiteiten uit de plansituatie en de alternatieve ontsluitingsroutes van elke knipvariant zijn in komende figuren de intensiteiten per knipvariant weergegeven. In Bijlage 1 is een volledige vergelijking opgenomen.

In Figuur 4-3 zijn de intensiteiten na een knip op de Dodt van Flensburglaan weergegeven. De veranderingen in intensiteiten als gevolg van deze knip zijn vrij beperkt, met alleen een lichte toename op de eerder genoemde omleidingsroute. Ook in de situatie met knip van de Dodt van Flensburglaan blijft de totale verkeersintensiteit op de zwaarst belaste weg circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteiten zijn passend bij de functie van de wegen, er worden in deze variant op basis van de intensiteiten geen knelpunten op het vlak van leefbaarheid en oversteekbaarheid verwacht. Aandachtspunt is het krappe profiel van de Everard Foeckstraat bij de toename van de verkeersintensiteiten.



Figuur 4-3 Intensiteiten bij plansituatie met knip Dodt van Flensburglaan

In Figuur 4-4 zijn de intensiteiten na een knip op de Nolenslaan weergegeven. Bij deze knip ontstaan er meerdere verschuivingen van routes, omdat de Nolenslaan de enige weg van noord naar zuid is in het westelijk deel van de buurt. De grootste toenames zijn op de Samuel van Houtenstraat. Daar zal in oostelijke richting het aantal voertuigen met circa 300 motorvoertuigen per dag toenemen. Op de Slotemaker de Bruinestraat en op de Samuel Mullerstraat (zuidelijke richting) zal het juist met een vergelijkbaar aantal voertuigen per dag afnemen. Ook in deze variant geldt dat de maximale totale verkeersintensiteit op de zwaarst belaste weg laag blijft en passend bij de functie van de wegen. Er worden in deze variant op basis van de intensiteiten geen knelpunten op het vlak van leefbaarheid en oversteekbaarheid verwacht. In paragraaf 4.2 wordt nader aandacht besteed aan de verkeersveiligheid.



Figuur 4-4 Intensiteiten bij plansituatie met knip Nolenslaan

In Figuur 4-5 zijn de intensiteiten na een knip op beide straten weergegeven. De intensiteiten komen sterk overeen met de knip op de Nolenslaan variant. Alleen op de Everard Foeckstraat en de Willem van Abcoudeplein zijn iets hoger dan in de Nolenslaan variant. De effecten van de knip op de Nolenslaan zijn dus dominant, maar er door het combineren van de knips is het niet zo dat de effecten exponentieel toenemen.



Figuur 4-5 Intensiteiten bij plansituatie met knips op beide locaties

4.3 Verkeersveiligheid

Op basis van de totale verkeersintensiteiten op doorsnedeniveau () zijn er geen knelpunten te verwachten op het vlak van verkeersveiligheid, de intensiteiten zijn passend bij de inrichting van de weg. Ook op de fietsstraat Troelstralaan blijft de verkeersintensiteit in de verschillende varianten acceptabel.

Het voornaamste aandachtspunt met betrekking tot de verkeersveiligheid in de buurt is het kruispunt Troelstralaan-Samuel van Houtenstraat. Hier heeft de fietsstraat voorrang op verkeer dat de wijk in- en uitrijdt. Dit punt wordt ervaren als risicovol door weggebruikers uit de buurt, ongevalldata bevestigt dat hier risico's zijn in de huidige situatie. Het afsluiten van het noordelijk deel van de Nolenslaan heeft impact op de verkeersintensiteit op dit kruispunt, die neemt namelijk toe omdat verkeer meer via de Talmalaan het gebied in- en uitrijdt. Aangezien de verkeersintensiteit op de Samuel van Houtenstraat toeneemt, neemt ook de conflictkans tussen gemotoriseerd verkeer en (brom/snor)fietsverkeer op het kruispunt met de fietsstraat Troelstralaan toe. Het aantal gebruikers dat elkaar daar kruist wordt hoger. De kans van optreden van een (bijna-)ongeval blijft vrijwel gelijk omdat de vormgeving van het kruispunt niet verandert, maar het aantal keren dat die kans er is neemt toe. Dit is dus een nadeel van het afsluiten van de Nolenslaan.

4.4 Parkeren

Voor de ontwikkeling van Nieuw-Buurland is een parkeerbalans opgesteld (zie memo *Verkeersgeneratie en Parkeren Nieuw-Buurland*), waarmee de haalbaarheid van de toename van het aantal woningen op het vlak van parkeren is onderbouwd.

Door het afsluiten van een deel van de Dodt van Flensburglaan en/of de Nolenslaan vervalt een deel van de rijbaan, evenals de ruimte voor langsparkeren op deze wegvakken. De parkeerbalans

voor de ontwikkeling van Nieuw-Buurland voorziet niet in ruimte om deze vervallen parkeercapaciteit op te vangen. Het vervallen van parkeercapaciteit door de wegafsluitingen (ten behoeve van het realiseren van meer groen) dient daarom in de rest van de buurt gecompenseerd te worden. Per wegvak dat mogelijk afgesloten wordt, zijn de mogelijkheden voor compensatie van de parkeercapaciteit in beeld gebracht.

4.4.1 Dodt van Flensburglaan

Het deel van de Dodt van Flensburglaan dat mogelijk afgesloten wordt, kent 4 parkeerplaatsen die in het functioneel ontwerp van het SPvE zijn opgenomen aan één zijde van de rijbaan.

De parkeercapaciteit van 4 plaatsen die vervalt, kan na herinrichting van het Dodt van Flensburgplantsoen naar verwachting in de directe omgeving daarvan teruggewonnen worden. Rond de huidige kruispunten van de Dodt van Flensburglaan met de Samuel Mullerstraat en de Everard Foeckstraat ontstaat er in de nieuwe situatie namelijk ruimte om parkeervakken te realiseren die nu niet bestaan omdat deze ruimte noodzakelijk is voor de kruispunten.

Een denkrichting voor de oplossing is het realiseren van extra parkeervakken aan de oostzijde van de Samuel Mullerstraat gerealiseerd worden. Hier is voldoende ruimte, maar het gaat wel enigszins ten koste van het groen. Zie Figuur 4-6 voor een afbeelding van deze locatie. Het gaat hierbij om een denkrichting die stedenbouwkundig verder afgewogen moet worden. De winst in totaaloppervlak groen wordt wel iets kleiner, maar de twee plantsoenen zoals deze in huidige situatie bestaan worden wel verbonden.



Figuur 4-6: denkrichting compensatie parkeervakken Dood van Flensburglaan in Samuel Mullerstraat (geel)

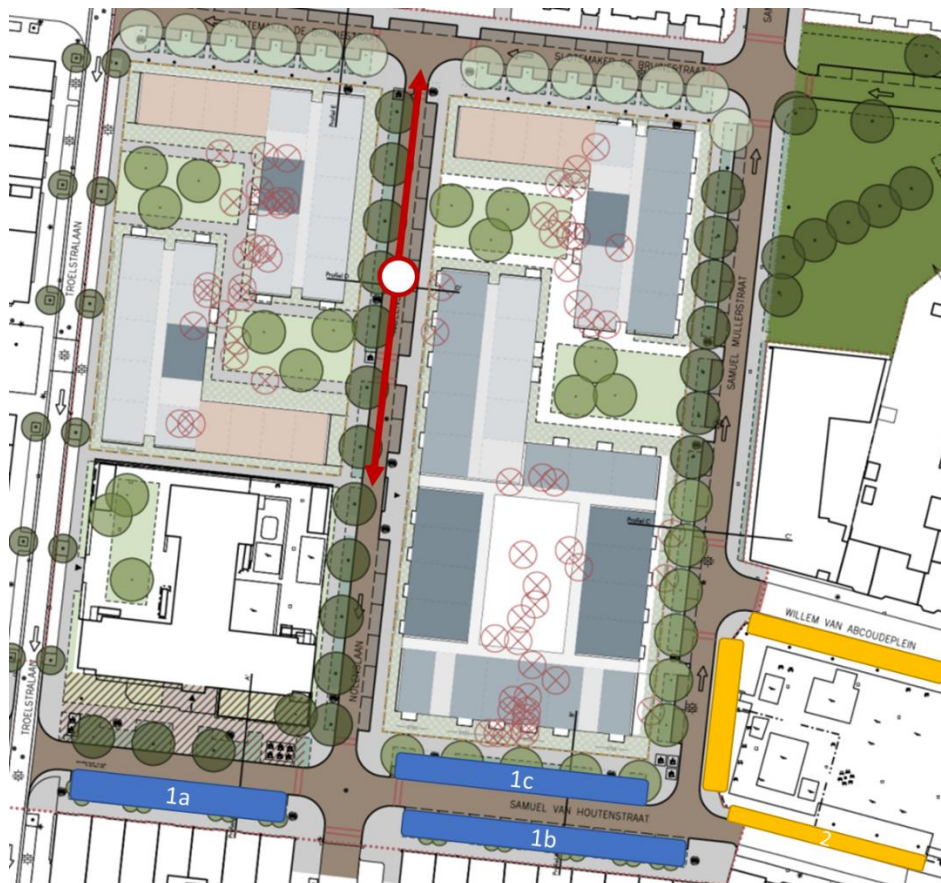
4.4.2 Nolenslaan

Voor wat betreft het deel van de Nolenslaan dat mogelijk afgesloten wordt, geldt dat 10 parkeerplaatsen vervallen die in het functioneel ontwerp van het SPvE zijn opgenomen, ook hier aan één zijde van de rijbaan. Deze moeten bij het afsluiten van de Nolenslaan eveneens in de buurt gecompenseerd worden.

Aan de Nolenslaan is bovendien een parkeergarage voorzien voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. De inrit van de parkeergarage is direct ten zuiden van de beoogde knip gepland. Bij het knippen van de Nolenslaan betekent dat dat het zuidelijk deel in twee richtingen bereden moet kunnen worden door verkeer om de parkeergarage bereikbaar te houden. Dat heeft ook impact op het profiel van de Nolenslaan: doordat de rijbaan breder moet worden om verkeer in twee richtingen te faciliteren, vervalt ofwel de groenstrook of de strook met zes parkeervakken (met extra parkeerdruk tot gevolg). Het laten vervallen van groen is tegenstrijdig met het doel van het knippen van de Nolenslaan, namelijk creëren van verbindend groen. Naast de 10 parkeervakken die in het afgesloten deel van de Nolenslaan vervallen, moeten ook de 6 parkeervakken in het zuidelijk deel gecompenseerd worden (16 parkeervakken in totaal).

Het is dus noodzakelijk verderop in de buurt mogelijkheden voor het toevoegen van parkeercapaciteit te vinden. In dit onderzoek zijn de volgende mogelijkheden geïdentificeerd (zie ook Figuur 4-7):

1. **Langsparkeren Samuel van Houtenstraat omzetten naar haaks parkeren.** Dit kan op twee wegvakken, namelijk het wegvak tussen de Troelstralaan en Nolenslaan (alleen zuidzijde), en tussen de Nolenslaan en Samuel Mullerstraat (zowel noord- als zuidzijde). In de plansituatie zijn hier 23 langspaarkeervakken voorzien. Dit kan omgezet worden in circa 42 haakse parkeervakken (ongeveer 14 per wegvak per zijde). De winst is daarmee voldoende om de vervallen parkeervakken aan de Nolenslaan te compenseren. De ruimte voor haakse parkeervakken gaat ten koste van de ruimte voor de groenstrook aan weerszijden van de Samuel van Houtenstraat, er gaat 2,5 - 3,0 meter aan breedte verloren. Ook zijn er meerdere fietsvoorzieningen bedacht in de beïnvloede strook, die eveneens elders geplaatst dienen te worden. De verblijfskwaliteit van de Samuel van Houtenstraat wordt door deze ingreep dus gereduceerd. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is een van de opgaven van de herinrichting juist om de verblijfskwaliteit langs deze weg te verbeteren. Tevens vormt de weg een groenverbinding tussen de Talmalaan en het Willem van Abcoudeplein.
2. **Parkeervakken realiseren langs het Willem van Abcoudeplein.** Langs de randen van het Willem van Abcoudeplein (aan de kant van het plein zelf) kunnen voldoende parkeervoorzieningen worden gerealiseerd ter compensatie, maar dit gaat ten koste van het groen langs het plein en de ruimte op het plein zelf (en dus ook de verblijfskwaliteit daarvan).



Figuur 4-7: denkrichtingen compensatie parkeervakken na afsluiting Nolenslaan

4.5 Overige aandachtspunten

4.5.1 Dodt van Flensburglaan

Bij het afsluiten van de Dodt van Flensburglaan dient bestemmingsverkeer via de Everard Foeckstraat en het Willem van Abcoudeplein de wijk uit te rijden. Dit kan mogelijk een aandachtspunt vormen voor zwaar verkeer (lange voertuigen), bijvoorbeeld vuilniswagens. In het uiteindelijke ontwerp na afsluiting van de Dodt van Flensburglaan dient de bocht van de Dodt van Flensburglaan naar de Everard Foeckstraat geschikt te zijn voor zware voertuigen (zodat deze zich niet klem rijden). Mogelijk gaat dit ter plaatse ten koste van straatmeubilair.

4.5.2 Nolenslaan

Door het afsluiten van de Nolenslaan vervalt een belangrijke verbinding van noord naar zuid in de buurt. In de analyse is er vanuit gegaan dat verkeer de regels volgt: de meest logische omrijdroute is dan via de Talmalaan en Kardinaal de Jongweg. Echter, het is mogelijk dat verkeer na afsluiting van de Nolenslaan veel vaker dan in de huidige situatie tegen de richting in rijdt omdat het sneller is. Dit kan voorkomen bij de Samuel Mullerstraat en Troelstralaan en heeft negatieve effecten op de verkeersveiligheid (andere weggebruikers verwachten dit gedrag niet).

4.6 Eventuele maatregelen bij afsluiting Nolenslaan

Een van de redenen voor de impact van de afsluiting van de Nolenslaan is dat de Nolenslaan in de huidige situatie in het eenrichtingsregime de enige weg van noord naar zuid is in het westelijk deel van de buurt. Als mitigerende maatregel kan overwogen worden de richting op de Troelstralaan of de Samuel Mullerstraat om te draaien. Het inrichten van de volledige Samuel Mullerstraat als tweerichtingsweg gaat ten koste van parkeerruimte en mogelijk ook groenvoorzieningen langs de Samuel Mullerstraat en daarom minder wenselijk.

Bij het omkeren van de rijrichting op de Troelstralaan of de Samuel Mullerstraat, geldt in beide gevallen dat het voornaamste nadeel is dat de Troelstralaan door meer gemotoriseerd verkeer belast wordt. Ofwel de Troelstralaan wordt zelf de verbinding van noord naar zuid, ofwel het verkeer neemt toe omdat de Troelstralaan de enige verbinding blijft die van zuid naar noord gaat (bij het omkeren van de rijrichting op de Samuel Mullerstraat). Een hogere verkeersintensiteit op de Troelstralaan brengt ook meer conflicten met fietsverkeer op de fietsstraat met zich mee, waardoor het risico daar vergroot wordt.

5 Advies

Op basis van de tellingen die in het voorjaar van 2022 zijn uitgevoerd, alsmede de verkeersgeneratie van de ontwikkeling Nieuw-Buurland, zijn de verkeersintensiteiten op de woonstraten in de plansituatie bepaald. Hieruit blijkt dat de intensiteiten in alle gevallen acceptabel blijven voor de wegen in de buurt (die zijn ingericht als erftoegangswegen).

Indien de Dodt van Flensburglaan afgesloten wordt (tussen de Everard Foeckstraat en Samuel Mullerstraat), is de impact op de verkeersintensiteiten zeer beperkt. De omliggende straten blijven leefbaar, oversteekbaar en veilig. De vier parkeervakken die komen te vervallen, kunnen in de directe omgeving van de Dodt van Flensburglaan gecompenseerd worden zonder al te grote effecten. Voor het knippen van de Dodt van Flensburglaan zijn er dus vanuit verkeerskundig oogpunt geen bezwaren. Er dient wel aandacht besteed te worden aan de bereikbaarheid van de Everard Foeckstraat voor incidenteel zwaar verkeer (vuilniswagens e.d.) bij de uiteindelijke inrichting.

Het knippen van de Nolenslaan heeft een grotere impact op het gebied. Verkeer moet omrijden om in de wijk te komen en de parkeergarage van de Nolenslaan vanuit het noorden te bereiken, er ontstaan dus aanzienlijke verschillen met de huidige circulatie. Hierdoor kruist er in deze variant meer gemotoriseerd verkeer de fietsstraat op de Troelstralaan. Dit betekent dat het verkeersveiligheidsrisico op dit kruispunt vaker voor komt, er zijn frequenter conflicten. Voor wat betreft verkeersveiligheid kan dit als een knelpunt worden gezien, aangezien in de huidige situatie ook ongevallen tussen auto's en fietsers plaats vinden.

Tevens is de impact op parkeren groter bij het afsluiten van de Nolenslaan: er vervallen 16 parkeerplaatsen (inclusief die aan de zuidzijde) die elders in de buurt gecompenseerd moeten worden. Deze variant kent een nadeel voor het zuidelijk deel van de Nolenslaan, waar de rijbaan verbreed moet worden om toegang tot de parkeergarage mogelijk te maken.

Compensatie kan door parkeervakken langs de Samuel van Houtenstraat in de toekomstige situatie niet als langspaarkeervakken, maar als haakse parkeervakken te realiseren (meer capaciteit). Dit gaat echter ten koste van ruimtes voor groen, fietsparkeren en/of wandelruimte langs de Samuel van Houtenstraat (en daarmee impliciet ook van de verblijfskwaliteit). Alternatief is het realiseren van parkeervakken langs het Willem van Abcoudeplein, waarbij er ook ingeleverd moet worden op het vlak van groen en ruimte op het plein. Kortom: de parkeeropgave na het afsluiten van de Nolenslaan is moeilijk in te passen en gaat ten koste van groen en groenverbindingen.

Verder wordt de kans groter dat verkeer binnen de wijk tegen de rijrichting in rijdt. De verkeersintensiteiten zelf blijven in absolute zin acceptabel in deze variant. De combinatie van het knippen van de Nolenslaan én de Dodt van Flensburglaan kent vrijwel dezelfde effecten als alleen het knippen van de Nolenslaan. Gezien de nadelige verkeerskundige én ruimtelijke effecten van de varianten waarbij de Nolenslaan wordt afgesloten, zijn deze een minder aantrekkelijke ingreep dan die op de Dodt van Flensburglaan. De impact van de maatregelen is groter dan wat het oplevert. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt dienen deze voor- en nadelen verder afgewogen te worden.

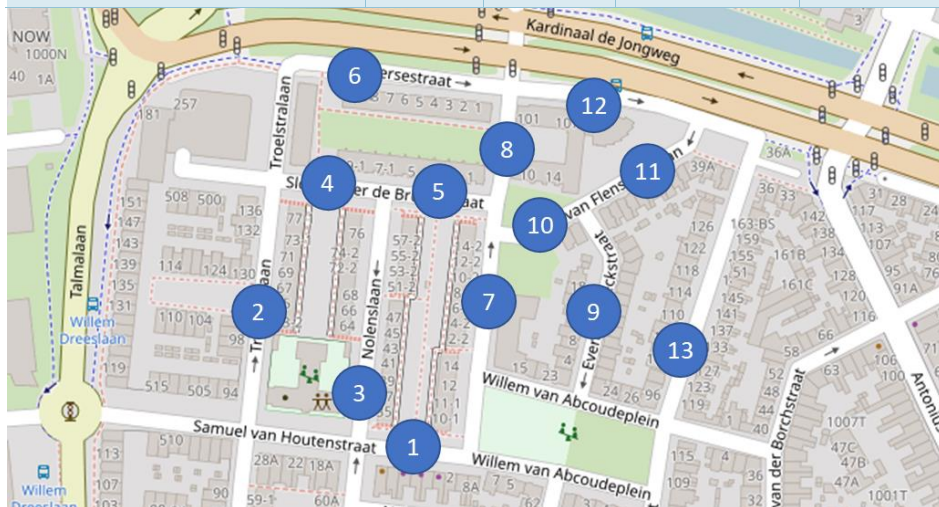
Bijlage 1 Vergelijking etmaalintensiteiten wegvakken

Bijlage 1 Vergelijking etmaalintensiteiten wegvakken

In onderstaande tabel is een vergelijking opgenomen tussen verkeersintensiteiten in de verschillende varianten en de referentiesituatie. In absolute zin zijn de verschillen beperkt en blijven alle verkeersintensiteiten acceptabel en passend voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom.

Vergelijking etmaalintensiteiten wegvakken (totaal motorvoertuigen beide richtingen), afgerond

Locatie	Huidige situatie	Plan-situatie	Plan + Knip D. van Flensburglaan	Plan + Knip Nolenslaan	Plan + Beide knips
1 Samuel van Houtenstraat	550	650	650	650	650
2 Troelstralaan	300	350	350	350	350
3 Nolenslaan (zuidelijk deel)	200	350	350	600	600
4 Slotemaker de Bruïnestraat (tussen Troelstralaan en Nolenslaan)	150	150	150	150	150
5 Slotemaker de Bruïnestraat (tussen Nolenslaan en Samuel Mullerstraat)	350	500	500	150	150
6 Aalbersestraat	450	500	500	500	500
7 Samuel Mullerstraat (tussen W. van Abcoudeplein en D. van Flensburglaan)	350	450	550	450	550
8 Samuel Mullerstraat (tussen S. de Bruïnestraat en Aalbersestraat)	600	1000	1000	700	700
9 Everard Foeckstraat	50	50	150	50	150
10 Dodt van Flensburglaan (Tussen S. Mullerstraat en E. Foeckstraat)	100	100	0	100	0
11 Dodt van Flensburglaan (Tussen E. Foeckstraat en A. Beyerkade)	100	150	150	150	150
12 Adriaen Beyerkade	250	300	300	300	300
13 Van der Mondestraat	150	150	150	150	150



De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlelen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Rivium Westlaan 72
2909 LD CAPELLE A/D IJSSEL
Postbus 8590
3009 AN ROTTERDAM

E. rutger.verschelling@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.