Aanpak verkeersmaatregelen Vijfknoop - Krayenhofflaan

In het westelijk deel van het stationsgebied (het Westerkwartier) vinden de komende tien jaar verschillende ontwikkelingen plaats. Hierbij wordt ook de verkeersstructuur aangepakt. De Krayenhofflaan wordt net zoals de Koninginnelaan omgevormd tot een fietsstraat. De huidige Vijfknoop wordt heringericht, waarbij het autoverkeer van en naar de Krayenhofflan niet meer via de Vijfknoop kan rijden. Hiervoor wordt een nieuwe ontsluiting naast de huidige Vissers-locatie gerealiseerd.

Het college van B&W heeft in het besluit van 18 oktober 2022 het schetsontwerp van de Vijfknoop vastgesteld voor planvoorbereiding. Ook staat in dit collegebesluit dat de Krayenhofflaan wordt ingericht tot rustige fietsstraat. Uit de verkeersonderzoeken bleek dat de hoeveelheid verkeer op de Krayenhofflaan te druk zou worden voor een rustige fietsstraat (meer dan 2.500 mvt/etmaal). Daarom is besloten om verkeersmaatregelen te nemen in overleg met de bewoners van het gebied. In dit onderzoek vindt u de resultaten van het nieuwe verkeersonderzoek en een beschrijving van de verkeersmaatregel.

1. Nieuw verkeersonderzoek

Communicatie en participatie

Eind 2022 hebben overleggen plaatsgevonden met de werkgroep Sperwerstraat/Vijfknoop. In deze werkgroep nemen bewoners van de straten rondom de Krayenhofflaan deel zoals de Sperwerstraat, Havikstraat, Oude Weurtseweg en de Eerste Oude Heselaan. De bewoners van deze straten hebben hun zorgen geuit over mogelijk extra verkeer in hun straten door de verkeersmaatregelen.

Om een goede afweging te maken tussen de verschillende verkeersmaatregelen is besloten eerst een goede prognose te maken van de hoeveelheid verkeer in de toekomst. Voor de kleinere straten is het verkeermodel niet geschikt, hiermee kunnen alleen de hoeveelheden verkeer in de grotere straten worden bepaald. Daarom zijn eind 2022 verkeerstellingen uitgevoerd. Met deze tellingen is de hoeveelheid motorvoertuigen in deze straten vastgesteld.

Nieuwe verkeersonderzoek

De verkeerstellingen waren de aanleiding om kritisch naar het uitgevoerde verkeersonderzoek te kijken. De tellingen en het model lieten grote verschillen zien. De tellingen op de Krayenhofflaan waren beduidend lager dan de hoeveelheden in het model. Inmiddels was in het najaar van 2022 een nieuw en actueler model beschikbaar; Het Regionaal Verkeersmodel Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (RVM GMR, of in het kort GMR). Dit model is een zogenaamd multimodaal model; dat wil zeggen dat in dit model een verdeling wordt gemaakt in verschillende vervoerswijzen (fiets, auto, OV, bus). Zo zal bij een wijk die dichter bij een station ligt, de hoeveelheid auto's lager liggen dan een wijk op grotere afstand. De hoeveelheden verkeer in dit model bleken beter overeen te komen met de tellingen. Daarom is ervoor gekozen om met dit actuele model de berekeningen opnieuw uit te voeren.

De resultaten van het nieuwe verkeersonderzoek en de tellingen zijn opgenomen in het volgende rapport en worden in paragraaf 3 toegelicht:

- Vijfknoop en fietsstraat Krayenhofflaan. Resultaten modelberekeningen Regionaal Verkeersmodel Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen, 014311.20230309.N1.02, d.d. 20 maart 2022.

2. Prognose 2033

Aanpak modelberekeningen

Door Goudappel zijn nieuwe berekeningen gemaakt met het verkeersmodel GMR. Daarmee is in beeld gebracht wat het verkeersbeeld zal zijn na de aanpassingen aan de Vijfknoop, de Krayenhofflaan en de aanleg van de nieuwe aansluiting op de Tunnelweg (de Eerste Oude Heselaan). Ook zijn de herontwikkelingen in de directe omgeving meegenomen: het UWV-gebouw, Duet, P+R en Vissers. Deze zorgen namelijk voor extra verkeer. Tevens is een knip opgenomen in de Eerste Oude Heselaan ter hoogte van Duet (de Hezelpoortgarage). Verkeer van en naar Duet kan op die manier alleen naar de Voorstadslaan. Verkeer van en naar P+R en Vissers kan dan niet over de Eerste Oude Heselaan naar de Voorstadslaan.

Uitkomsten modelberekeningen

In de uitkomsten van de modelberekeningen is een aantal effecten te zien. Ten eerste neemt de verkeersdrukte op de Krayenhofflaan slechts heel licht toe. Enerzijds zal er minder doorgaand verkeer over de Krayenhofflaan rijden, doordat deze niet meer direct aangesloten is op de kruising met de Tunnelweg. De route wordt daardoor minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Anderzijds zien we wel een toename van verkeer op de Krayenhofflaan, door de toevoeging van nieuwe woningen op de locaties P+R en Vissers. Deze effecten heffen elkaar min of meer op.

In totaal zullen in de toekomst na realisatie van de ontwikkelingen in het Westerkwartier er naar verwachting 1.700 motorvoertuigen per dag rijden op het zuidelijke deel van de Krayenhofflaan (ten zuiden van de Sperwerstraat). Op het deel van de Krayenhofflaan ten noorden van de Sperwerstraat is dit 1.200 motorvoertuigen per dag. Per saldo zijn deze aantallen bijna hetzelfde als het huidige gebruik, op basis van de meest recente tellingen.

Ten tweede zien we uiteraard dat de nieuwe aansluiting, de Eerste Oude Heselaan, op de Tunnelweg goed gebruikt gaat worden. Dit is namelijk zowel de ontsluiting voor de bestaande wijk over de Krayenhofflaan – Kauwstraat – Eerste Oude Heselaan naar de Tunnelweg, als voor de nieuwe ontwikkelingen op de terreinen van de P+R en Vissers. De verwachting is dat op dit wegdeel circa 3.500 motorvoertuigen per dag zullen rijden. Dit aantal kan goed worden afgewikkeld met de verkeerslichten die op dit kruispunt zullen komen te staan.

Ten derde verwachten we ook op het bestaande deel van de Eerste Oude Heselaan een toename in de verkeersdrukte. Dit is niet modelmatig te onderzoeken, omdat het een te groot detailniveau heeft voor het verkeersmodel. Maar de verwachte toename is een logisch gevolg van het feit dat hier meer woningen komen te staan, als de terreinen P+R en

Vissers zijn herontwikkeld. We verwachten een gebruik van circa 2.100 motorvoertuigen per dag. Volgens de richtlijnen voldoet de inrichting van de Eerste Oude Heselaan om een dergelijke verkeersdrukte te kunnen verwerken.

De meest logische route van en naar deze woningen is direct van de Eerste Oude Heselaan naar de Tunnelweg. Vanaf hier kan het verkeer zich snel bewegen over de hoofdroutes van de stad. We verwachten dat een klein deel van het autoverkeer toch de voorkeur heeft om via de Voorstadslaan-Weurtseweg te rijden. Dit verkeer zal een route door de wijk gaan zoeken, bijvoorbeeld via de Sperwerstraat, Havikstraat en de Oude Weurtsewg. Dit zal naar verwachting hooguit 10% zijn van het nieuwe autoverkeer. Het model laat namelijk zien dat het overgrote deel de route via het zuiden kiest.

3. Verkeersmaatregel

Met 1.700 motorvoertuigen per dag voldoet de Krayenhofflaan ruimschoots aan de grenswaarde voor een rustige fietsstraat. Dat betekent dat Krayenhofflaan kan worden heringericht als een fietsstraat, zonder dat aanvullende verkeer afwerende maatregelen nodig zijn. Eerder werd dit wel verondersteld. Om de ontwikkeling van het verkeer goed te kunnen monitoren, zal er wel een telslang worden aangebracht in de Krayenhofflaan. Hiermee kan het daadwerkelijke gebruik van de weg door autoverkeer en fietsverkeer worden gemonitord. De werkzaamheden voor de herinrichting van de Krayenhofflaan zullen starten in begin 2024.