

Interne mededeling

Aan		Datum	4 maart 2020
		Van	
Onderwerp	Verkeersanalyse Wonderwwods	Doorkiesnummer	
		E-mail	
Kopie		Bijlagen	

Aanleiding.

Voor het bestemmingsplan Kop Beurskwartier en de MER-beoordeling is een analyse opgesteld van de verkeerseffecten (autoverkeer) door de ontwikkeling van Wonderwoods op de plot Kop Jaarbeurs.

Werkwijze

Het verkeerseffect van Wonderwoods is bepaald aan de hand van het vigerende verkeersmodel VRU 3.4. In deze versie zijn alle vaststaande ontwikkelingen uit VRU 3.4 meegenomen, zoals het 1e fase Stationsgebied. Daarnaast is de ontwikkeling volgens de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein. Ook de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is hier in meegenomen. In het vigerende verkeersmodel is rekening gehouden met een ontwikkeling op de plot Wonderwoods. Het programma in het vigerende verkeersmodel wijkt op een aantal onderdelen af van het programma, zoals dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan.

Hierbij zijn twee situaties onderzocht. De situatie 2030 mét (autonoom) en zonder Wonderwoods (plansituatie).

Hierbij is uitgegaan van het programma conform de opgave, behorend bij het concept VO (opgave maart 2018).

In de visie over parkeren voor Wonderwoods wordt een deel van het parkeren opgevangen onder de plot. Het gaat hierbij om circa 160 parkeerplaatsen. Deze zijn bedoeld voor de medewerkers en een deel van de bezoekers van het kantorenprogramma en voor de bewoners van de woningen en deelauto's. Door middel van dubbelgebruik tussen de verschillende gebruikers wordt de parkeerruimte efficiënt gebruikt. De overige parkeerders, zoals bezoekers van de functies, parkeren elders. Hiervoor is vooral de parkeercapaciteit aan het Merwedekanaal of op P+R aan de rand van de stad beschikbaar. Voor de berekening van de verkeersaantrekkende werking is uitgegaan van het parkeren van dit programma in de Croeselaangarage. Dit is als worstcase te beschouwen. Op het moment dat bezoekers in de P+R parkeren wordt er minder gebruik gemaakt van het wegennet, zoals de Weg der Verenigde Naties en de Overste den Oudenlaan.

Programma Wonderwoods en parkeren

Parkeren Croeselaangarage - los kaartje	Parkeren Croeselaangarage-abonnementsvorm	Parkeren onder Kop Beurskwartier
Bezoekers	Medewerkers en bezoekers kantoor (gedeeltelijk) Medewerkers en bezoekers commerciële functies Bezoekers bewoners	bewoners Medewerkers en bezoekers kantoor (gedeeltelijk)

NB: Het programma kan/zal mogelijk nog wijzigingen.

Resultaten

Uit het verkeersmodel blijkt dat de plansituatie 2030 veel overeenkomsten heeft met de autonome ontwikkeling 2030 wat betreft de aan- en afvoer van verkeersstromen van en naar de plot

Datum 4 maart 2020

Wonderwoods. In totaal gaat het om circa 750 voertuigen per dag dat via de Van Zijstweg en de Croeselaan-noord naar Wonderwoods rijdt. Daarnaast rijden er ca. 1050 voertuigen naar de Croeselaangarage. Op de Croeselaan-noord rijden in totaal 13.000 voertuigen per weekdag.

De belangrijkste route wordt gevormd door de westelijke inprikker. Dit is de route via Hooggelegen, Martin Luther Kinglaan, Weg der Verenigde Naties, Overste Den Oudenlaan, Van Tellegenlaan en Van Zijstweg naar de Croeselaan-noord. De zuidelijke verbinding is via de Europalaan, Overste den Oudenlaan, Van Tellegenlaan en Van Zijstweg. Een deel van het autoverkeer komt via de Croeselaan-zuid. Slechts een minimaal deel komt via de oostelijke verbinding Westplein, Graadt van Roggenweg, Overste Den Oudenlaan en verder. De westelijke inprikker vormt de belangrijkste verbinding, gevolgd door de zuidelijke verbindingen en als laatste de oostelijke verbinding. Over het algemeen komt er gemiddeld een paar procent verkeer bij op bijna alle wegvakken in het westelijke deel van het beschouwde invloedsgebied.

Bij de verdere analyse is verder gebruik gemaakt van de spitsintensiteiten. De spitsintensiteiten zijn bepalend voor de doorstroming en eventuele knelpunten. Hierbij is rekening gehouden met de worstcase situatie.

Ochtendspits (2 uur) afgerond op 5-tallen

	totaal 2 uurspits	bijdrage Wonderwoods	%
Croeselaan noord	1.885	115	6%
Croeselaan zuid	1.040	40	4%
Van Zijstweg/Van Tellegenlaan	1.775	75	4%
Overste Den Oudenlaan noord	2.430	50	2%
Overste Den Oudenlaan zuid	1.640	25	3%
Graadt van Roggenweg west	5.870	35	1%
Graadt van Roggenweg oost	2.760	10	0%

Avondspits (2 uur), afgerond op 5-tallen

	totaal 2 uurspits	bijdrage Wonderwoods	%
Croeselaan noord	1.905	190	10%
Croeselaan zuid	1.255	60	5%
Van Zijstweg/Van Tellegenlaan	2.150	135	6%
Overste Den Oudenlaan noord	2.930	80	3%
Overste Den Oudenlaan zuid	2.330	55	2%
Graadt van Roggenweg west	6.265	55	1%
Graadt van Roggenweg oost	3.085	10	0%

Op de Croeselaan en de Van Zijstweg zijn in het verkeersmodel dan ook de grootste relatieve toenames van verkeer waar te nemen..

Analyse

In de voorbereiding van aanpassingen aan de infrastructuur, zoals voor de busbaan Dichterswijk, busbaan Parkwijk en Croeselaan is rekening gehouden met de ontwikkeling van 1e fase Stationsgebied en het Beurskwartier. Ook maakte de plot Wonderwoods onderdeel uit van de plannen voor het Stationsgebied. Er was hierbij wel sprake van een ander programma, dan nu in het bestemmingsplan is opgenomen. Echter de relatieve wijziging t.o.v. het oorspronkelijke programma is dermate gering (25% op de oorspronkelijke ritgeneratie) dat dit niet tot extra knelpunten leidt.

Datum **4 maart 2020**

Voor de analyse van de doorstroming is aangesloten op de filosofie van het gemeentelijk Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB, 26 mei 2016). Het Mobiliteitsplan bevat de zogenaamde vijfhoek. Deze geeft aan dat het mobiliteitssysteem moet bijdragen aan de stedelijke doelen: een gezonde en sociale stad, een duurzame en leefbare stad, een bereikbare stad, een stad met ruimtelijke kwaliteit, en dit alles binnen financiële randvoorwaarden. Ook de Van Zijstweg is een optimale mix wenselijk tussen de doelen.

De Van Tellegenlaan, Van Zijstweg en Croeselaan zijn onderdeel van de A-zone volgens SRSRSB. De Van Zijstweg maakt onderdeel uit van het netwerk van stedelijke verbindingswegen. De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. De Croeselaan maakt onderdeel uit van het netwerk van centrum- en wijkstraten en is dus van lagere orde dan de Van Tellegenlaan/Van Zijstweg. De centrum- en wijkstraten binnen de wijken en in het A-gebied zijn bedoeld voor het laatste stukje van de reis. De inrichting moet zorgen dat automobilisten zich als gast gedragen, omdat de verblijfsfunctie prevaleert. Hier geldt een snelheidslimiet van 30 km/u, tenzij dit op gespannen voet staat met bijv. nood- en hulpdiensten of openbaar vervoer.

Prioritering van verkeersoorten in de A-zone is:

1. tram
2. hoofd- en doorfietsnet fiets, voetgangers en (H)OV
3. autoverkeer
4. overig openbaar vervoer
5. overig fiets

Kruisingen zijn veilig en geloofwaardig. Doorstroming voor voetganger, fiets en (H)OV staat voorop.

Tijdens de ochtendspits is er sprake van een matige (Van Zijstweg) tot slechte (Croeselaan – zuid) doorstroming voor het autoverkeer. In deze fase van de planvorming wordt deze uitkomst als voldoende beschouwd. In het licht van de uitgangspunten van SRSRSB (A-zone) ligt het primaat bij openbaar vervoer, fiets en voetganger. Aangezien de auto te gast is in een verblijfsgebied en niet benoemd als vervoerswijze waarvoor de doorstroming voorop staat kwalificeren we een matige doorstroming (tijdens de spits) als voldoende en is er sprake van voldoende bereikbaarheid. Een keer extra wachten bij verkeerslichten is toegestaan, mits er geen terugslag plaatsvindt op voorgelegen kruisingen en er daardoor negatieve effecten ontstaan voor verkeersstromen die geen relatie hebben met deze kruising. Vrije doorstroming in de spits is geen eis die in de (nieuwe) deel van het centrum wordt toegepast. Aandachtspunt is wel het feit dat op de Croeselaan-zuid ook twee buslijnen rijden (lijnen 1 en 81), daarvoor moet ook een zekere mate van doorstroming beschikbaar zijn (als onderdeel van de A-zone).

De Croeselaan maakt onderdeel uit van het netwerk van centrum- en wijkstraten en is dus van lagere orde dan de Van Zijstweg, als onderdeel van het netwerk van stedelijke verbindingswegen. Doorstroming op de Van Zijstweg is belangrijker dan op de Croeselaan.

Naast de alternatieven die onderzocht zijn en waar nog keuzemogelijkheden in zijn, zijn er in de vervolgfase nog meer mogelijkheden voor optimalisaties. Bij de uitwerking van het Definitief Ontwerp van de busbaan Dichterswijk en het opstellen van het Programma van Eisen voor de verkeersregelingen worden deze mogelijkheden voor optimalisaties uitgewerkt. Zo zijn er ontwikkelingen op het gebied van intelligente verkeersregelingen waarmee verkeersstromen op routes te voorspellen zijn. Op deze wijze zijn verkeersregelingen, nog meer dan nu vraag gestuurd, te regelen.

Met een aanpassing van het programma en vooral mobiliteitsmanagementmaatregelen en daarmee gebruik van de parkeervoorzieningen bij de Rabobank, Knoopkazerne of gebruikers van de Jaarbeurspleingarage is het mogelijk hier een doorstroming voor het auto- en vrachtverkeer te realiseren die voldoet aan de gestelde eisen. Tijdens de spitsen kan deze dus matig zijn.