

RAPPORT

Mobiliteitsscan Blokhoeve Blok West

Verkeerseffecten

Klant: Gemeente Nieuwegein

Referentie: BJ8095-RHD-XX-XX-RP-X-0001

Status: Definitief/3

Datum: 15 maart 2024



Projectgerelateerd

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Mobiliteitsscan Blokhoeve Blok West

Sub titel: Verkeerseffecten
Referentie: BJ8095-RHD-XX-XX-RP-X-0001
Uw kenmerk
Status: Definitief/3
Datum: 15 maart 2024
Projectnaam: Mobiliteitsscan Blokhoeve-west
Projectnummer: BJ8095
Auteur(s): Jelmer Droogsma

Opgesteld door: Jelmer Droogsma

Gecontroleerd door: André van Nieuwenhuijzen

Datum: 15 maart 2024

Goedgekeurd door: Jacco van Leuven

Datum: 15 maart 2024

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Aanleiding en doel	1
1.1	Uitgangspunten plan	1
2	Beoordeling huidig netwerk	3
2.1	Gemotoriseerd verkeer	3
2.2	Langzaam verkeer	4
3	Bepalen hoeveelheid en verdeling verkeer Blokhoeve Blok West	5
4	Conclusie	7

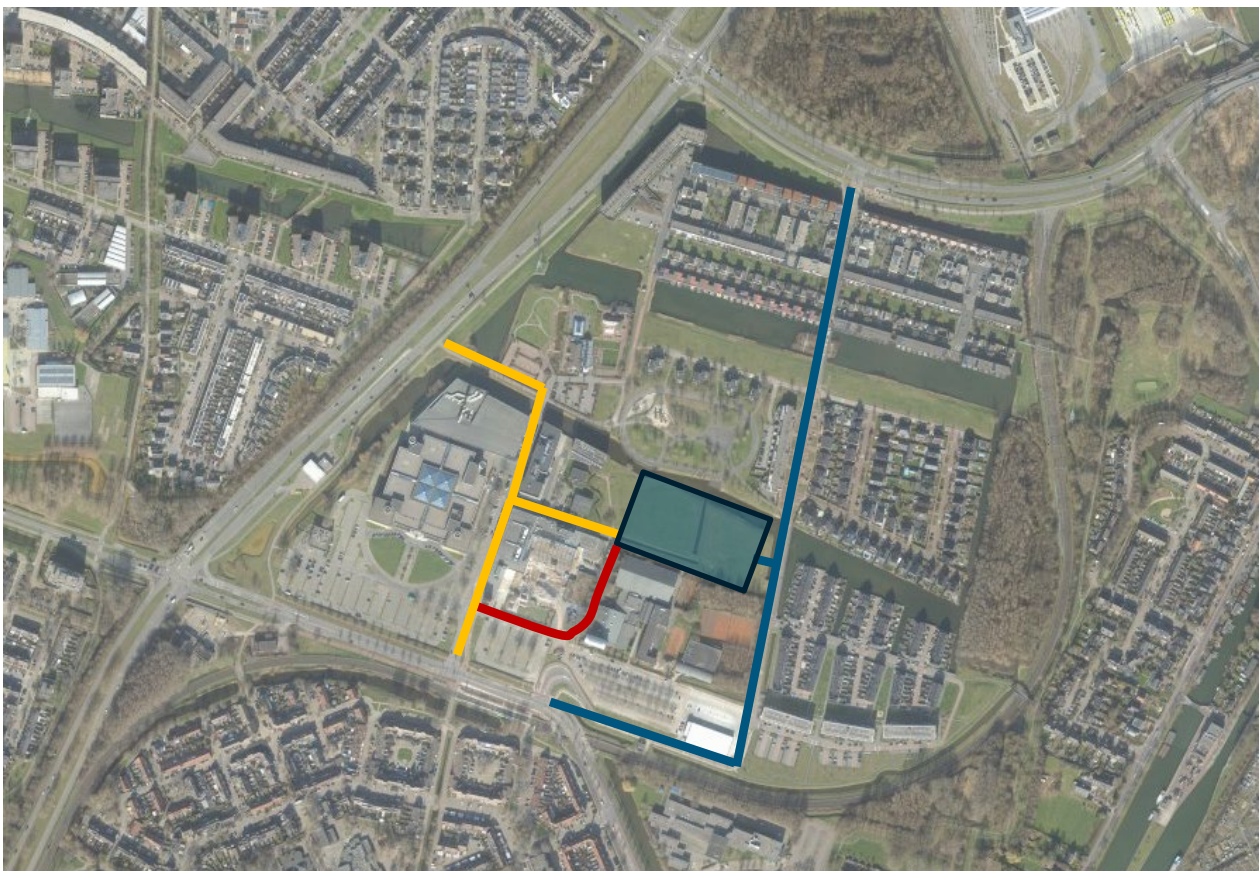
1 Aanleiding en doel

In 2011 is voor Blokhoeve als geheel een mobiliteitsscan opgesteld met in 2016 een update en in 2022 is deze mobiliteitsscan opnieuw geactualiseerd. Doordat het grootste gedeelte van Blokhoeve inmiddels is gerealiseerd, is besloten om een nieuwe mobiliteitsscan op te stellen. In deze nieuwe scan is de huidige omgeving als een gegeven beschouwd en zijn alleen de verkeerseffecten van het woningbouwdeel Blokhoeve Blok West op deze omgeving in beeld gebracht.

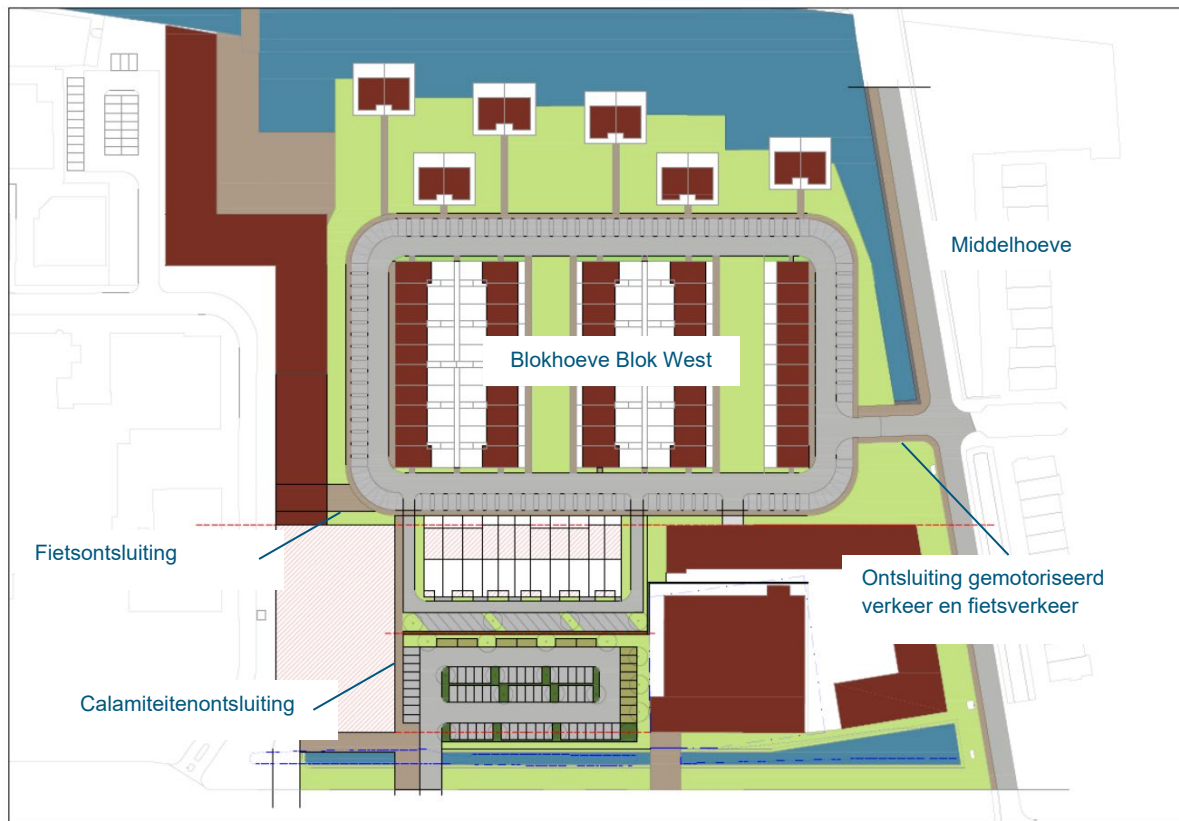
Ten opzichte van de eerste stedenbouwkundige schetsen en uitgangspunten is de ontsluiting van de woningen in Blokhoeve als geheel losgetrokken van de ontsluiting van de voorzieningen in Blokhoeve, zoals het congrescentrum, recreatieve voorzieningen en de sportvoorzieningen welke zich ten noorden van de Symfonielaan bevinden.

1.1 Uitgangspunten plan

Het woningbouwdeel van Blokhoeve Blok West wordt via één weg aangesloten op de Middelhoeve. De Middelhoeve vormt de centrale ontsluiting van Blokhoeve. Al het verkeer dat de ontwikkeling genereert zal via de Middelhoeve gaan rijden. Voor calamiteiten verkeer is er een ontsluiting aan de zuidzijde van het plangebied voorzien. Daarnaast is er een fietsdoorsteek waar fietsverkeer via de Iepenhoeve kan aansluiten op het fietspad langs de A.C. Verhoefweg en het fietspad richting Symfonielaan.



Figuur 1: Ontwikkeling Blokhoeve Blok West (woningbouw) met in blauw de ontsluiting op de Middelhoeve voor gemotoriseerd en fietsverkeer, in oranje fietsdoorsteek richting fietsnetwerk en in rood de calamiteiten ontsluiting.



Figuur 2: Stedenbouwkundige schets ontwikkeling Blokhoeve Blok West en ontsluiting

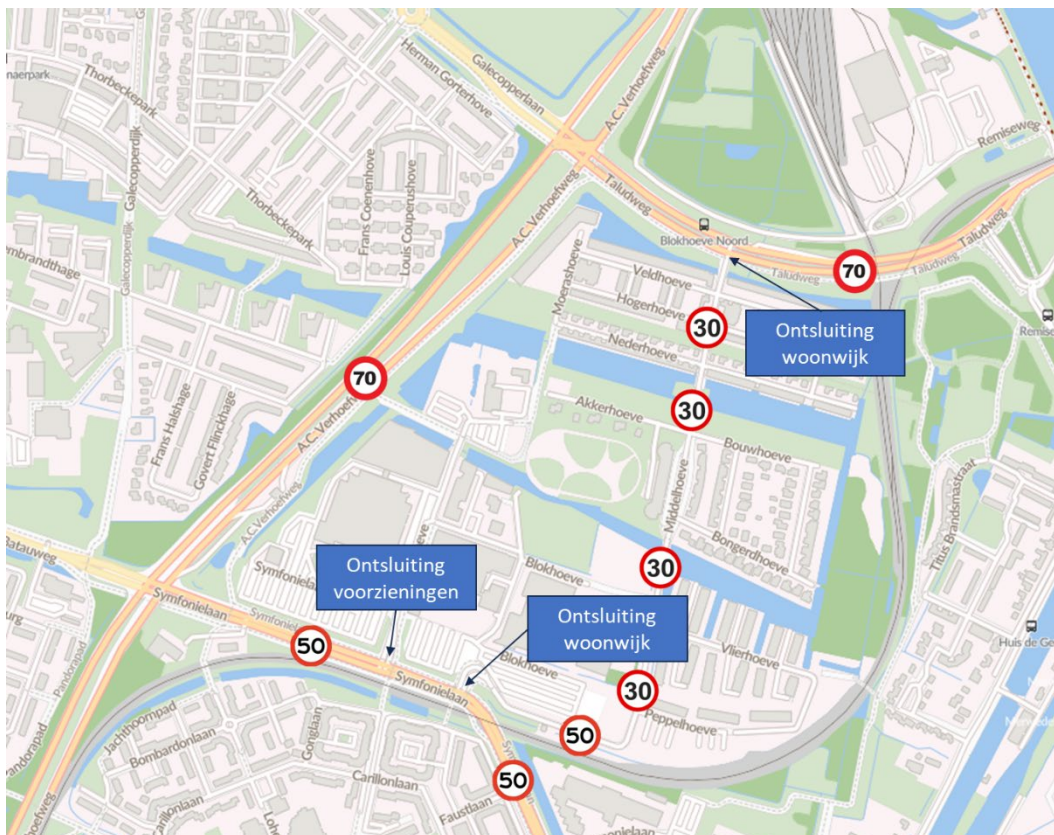
2 Beoordeling huidig netwerk

Om de mobiliteitseffecten van een ruimtelijke ontwikkeling te kunnen beoordelen is het van belang om het huidige netwerk en de inrichting van de wegen, fietspaden en voetpaden in beeld te hebben. De afgelopen jaren heeft de gemeente Nieuwegein diverse maatregelen rond Blokhoeve genomen om de wegen in en rond Blokhoeve verkeersveiliger in te richten. Zo zijn er op de Middelhoeve een fors aantal snelheidsremmende maatregelen genomen om doorgaand verkeer te ontmoedigen en om de gereden snelheid laag te houden.

Verder is ten opzichte van de eerste stedenbouwkundige schetsen en uitgangspunten de ontsluiting van Blokhoeve als geheel losgetrokken van de ontsluiting van de voorzieningen in Blokhoeve, zoals het congrescentrum, recreatieve voorzieningen en de sportvoorzieningen welke zich net ten noorden van de Symfonielaan bevinden. Hierdoor is het risico dat bezoekers van de voorzieningen door Blokhoeve (via de Middelhoeve) gaan rijden, fors afgenomen, evenals het risico dat bezoekers van de voorzieningen in de woonwijk gaan parkeren.

2.1 Gemotoriseerd verkeer

Op de onderstaande kaart is het snelheidsregime op de belangrijkste wegen in en rondom Blokhoeve weergegeven. Daarnaast is te zien dat de woonwijk Blokhoeve en voorzieningen Blokhoeve beiden een aparte aansluiting op de Symfonielaan hebben.



Figuur 3: Snelheidsregime op belangrijkste wegen in en rondom Blokhoeve.

Gemotoriseerd verkeer van Blokhoeve Blok West wordt op de Middelhoeve afgewikkeld. Gezien de beperkte hoeveelheid verkeer kan dit via een gelijkwaardig kruispunt, zoals gebruikelijk is binnen een 30 km/zone. Via de Middelhoeve kan men naar het zuiden rijden naar Symfonielaan of via het noorden naar Taludweg. Er is een calamiteitenontsluiting aanwezig.

Conclusie gemotoriseerd verkeer

- Verkeer Blokhoeve Blok West wordt afgewikkeld via Middelhoeve en kan naar de Symfonieweg en Taludweg rijden. De ontsluiting is logisch vormgegeven. De ontsluitingsstructuur is op orde.

2.2 Langzaam verkeer

Vanuit Blokhoeve Blok West kan fietsverkeer via een fietsdoorsteek via de Iepenhoeve aantakken op de hoofdfietsstructuur op de AC Verhoefweg en via een fietspad naar het zuiden om aan te sluiten op het fietspad langs de Symfonielaan. Via de Middelhoeve kan fietsverkeer ook het fietsnetwerk bereiken door naar het zuiden te fietsen naar de Symfonielaan naar bijvoorbeeld Nieuwegein city. Vanuit de Middelhoeve kan men noordwaarts fietsen en aansluiten op het fietsnetwerk langs de Taludweg. Aan de oostzijde van het plan en vanuit Blokhoeve is er geen directe fietsverbinding aanwezig. De trambaan vormt daar een barrière. Er zijn wel twee voetgangersbruggen over de trambaan aanwezig, maar daar kan men niet met de fiets (aan de hand) gebruik van maken. Een fietsgoot ontbreekt. Het gebied kan wel via de Taludweg en Symfonielaan bereikt worden met een beperkte omfietsfactor. Het is geen belangrijke fietsbestemming.

Conclusie langzaam verkeer

- Vanuit het plangebied is het fietsnetwerk direct en veilig bereikbaar. Alleen de wijk ten oosten van de wijk Blokhoeve kent een omrijdfactor met de fiets.

3 Bepalen hoeveelheid en verdeling verkeer Blokhoeve Blok West

In dit hoofdstuk is de verkeersgeneratie van de ontwikkeling Blokhoeve Blok West bepaald. Hiervoor is gebruik gemaakt van de meest recente CROW-kencijfers uit publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”. Hierbij zijn als uitgangspunten gebruikt dat Nieuwegein een **sterk stedelijke** gemeente is en de ontwikkeling van Blokhoeve Blok West binnen de zone **schil centrum** valt. Dit sluit aan bij de uitgangspunten zoals geformuleerd in het koersdocument parkeren Nieuwegein 2020 – 2025.

Het bouwprogramma voor Blokhoeve Blok West bestaat uit:

- 12 twee-onder-een-kapwoningen
- 62 rijwoningen
- 66 appartementen sociale huur
- 50 studio's sociale huur

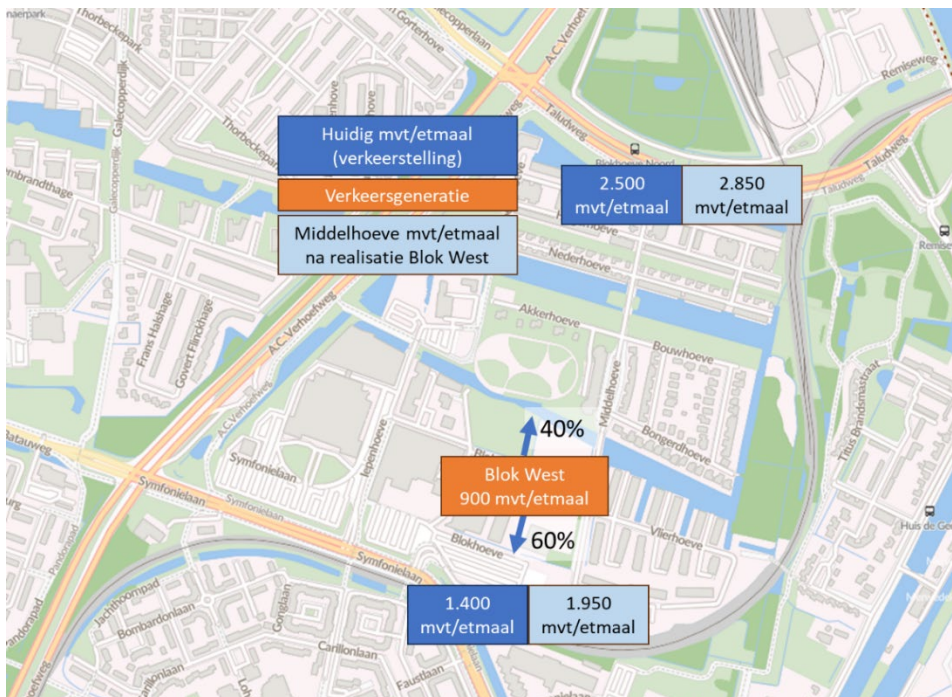
In de onderstaande tabel is de verkeersgeneratie van Blokhoeve Blok West weergegeven. In totaal genereert deze ontwikkeling 880 mvt/etmaal.

Tabel 1: Berekening verkeersgeneratie ontwikkeling Blokhoeve Blok West.

Blokhoeve Blok West	norm/ eenheid/ etmaal		Programma		Ritten/ etmaal
Blok West: grondgebonden woningen (2-onder-1-kap)	7,3	Woning	12	woningen	87,6
Blok West: grondgebonden woningen (rijwoningen)	6,8	Woning	62	woningen	421,6
Blok West: studio's sociale woningbouw	3,2	Woning	50	woningen	160
Blok West: appartementen sociale woningbouw	3,2	Woning	66	woningen	211,2
Totaal					880

Een reistijdvergelijking laat zien dat de route vanaf Blokhoeve Blok West naar de Taludweg iets sneller (en directer) is via de Middelhoeve dan via de A.C. Verhoefweg. Het is echter lastig in te schatten welke route uiteindelijk het meest gebruikt gaat worden door de inwoners van Blokhoeve, omdat dit ook van de ervaring af zal hangen welke route (op welk moment van de dag) het snelste/ prettigste is. Op basis van de indeling van de wijk zal circa 40% van het verkeer via Middelhoeve richting het noorden afwikkelen naar Taludweg en circa 60% van het verkeer via Middelhoeve richting het zuiden naar de Symfonielaan.

De gemeente Nieuwegein heeft in 2019 verkeerstellingen uitgevoerd op de Middelhoeve (zuidelijk deel). Op het noordelijk deel van de Middelhoeve is destijds geen verkeerstelling uitgevoerd, maar de verkeersregelinstallatie op het kruispunt Taludweg – Middelhoeve telt ook hoeveel verkeer er per uur rijdt. Er is data van deze verkeerslichten gebruikt om de gemiddelde intensiteit op de Middelhoeve (noordelijk deel) te achterhalen. Hiervoor zijn de gemiddelde verkeersintensiteiten voor een werkdag in november 2023 gebruikt. In de volgende afbeelding zijn de huidige intensiteiten (op basis van verkeerstellingen) en de toekomstige intensiteiten (na realisatie van Blok West) in mvt/etmaal weergegeven.



Figuur 4: Verdeling verkeersstromen (auto) in Blokhoeve.

De ontwikkelingen in de deelgebieden Lamellen, Eiland en Blokhoeve-oost waren al gerealiseerd voordat de verkeerstellingen in 2019 werden uitgevoerd (en dus ook voor de data van de verkeerslichten uit 2023). Dit betekent dat alleen het verkeer dat door de ontwikkeling van Blokhoeve Blok West wordt gegenereerd, opgeteld dient te worden bij de verkeerstellingen.

Uitgaande van deze verkeersverdeling rijden na de ontwikkeling van Blok West, op het meest noordelijke deel van de Middelhoeve (bij het kruispunt met de Taludweg) circa 2.850 mvt/etmaal. Op het zuidelijk deel van de Middelhoeve rijden na de ontwikkeling van Blok West circa 1.950 mvt/etmaal. Deze hoeveelheid verkeer ligt ruim onder de maximaal acceptabele hoeveelheid verkeer die een erftoegangsweg, zoals de Middelhoeve, per etmaal kan verwerken. In CROW-richtlijnen wordt voor 30 km wegen een maximum hoeveelheid gemotoriseerd verkeer van 5.000 a 6.000 mvt/etmaal aangehouden. Dit is echter een behoorlijk hoge bovengrens. In eerdere mobiliteitsscans voor Blokhoeve heeft de gemeente Nieuwegein een verkeerskundige bovengrens van maximaal 4.000 – 5.000 mvt/etmaal aangehouden. Deze hoeveelheid verkeer is op basis van de wegbreedte en inrichting van de Middelhoeve goed en veilig af te wikkelen. Deze bovengrens wordt ook na de ontwikkeling van Blok West niet benaderd.

Conclusie hoeveelheid en verdeling verkeer vanuit het plangebied

- De verkeersgeneratie Blokhoeve Blok West bedraagt (afgerond) 900 mvt per etmaal
- Op basis van de indeling van de wijk zal naar verwachting circa 40% van het verkeer via Middelhoeve richting het noorden afwikkelen naar Taludweg
 - In totaal rijden hier circa 2.850 mvt/etmaal na realisatie van Blok West
- Op basis van de indeling van de wijk zal naar verwachting circa 60% van het verkeer via Middelhoeve richting het zuiden afwikkelen naar de Symfonielaan
 - In totaal rijden hier circa 1.950 mvt/etmaal na realisatie van Blok West
- Na realisatie van Blok West blijft de hoeveelheid verkeer op de Middelhoeve ruim onder de kritische drempelwaarde van 4.000 a 5.000 mvt/etmaal

4 Conclusie

De aansluiting van Blokhoeve Blok West op de Middelhoeve is logisch vormgegeven. De inrichting van de Middelhoeve waar het verkeer op wordt afgewikkeld is conform de richtlijnen van een 30 km/uur zone ingericht. De aansluitingen van de Middelhoeve op de Taludweg (noordzijde) en Symfonielaan (zuidzijde) zijn veilig vormgegeven.

Blokhoeve Blok west zal ongeveer 900 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal genereren. Op basis van expert judgement inzake de huidige inrichting van de wijk en de ligging ten opzichte van de Symfonielaan, A.C. Verhoefweg en Taludweg en A2 en A12 is de verwachting dat circa 40% (360 mvt/etmaal) van het verkeer noordwaarts via de Middelhoeve richting de Taludweg zal afwikkelen en circa 60% (540 mvt/etmaal) via de Middelhoeve op de Symfonielaan. De hoeveelheid verkeer ter hoogte van de ontwikkeling dat zuidwaarts afwikkelt past ruimschoots binnen de acceptabele hoeveelheid verkeer en de inrichting van de Middelhoeve ter plaatse.

De hoeveelheid verkeer (40%) dat noordwaarts afwikkelt rijdt dus via de Middelhoeve naar de Taludweg. Ter hoogte van de deelwijk Lamellen neemt de hoeveelheid verkeer dat daar rijdt met 360 mvt/etmaal toe. In combinatie met recente tellingen blijkt dat de intensiteit op het noordelijk deel van de Middelhoeve toeneemt naar circa 2.850 mvt/etmaal waarmee de hoeveelheid verkeer ruim onder de kritische drempelwaarde van 4.000 à 5.000 mvt/etmaal blijft die hoort bij dit type weg. De Middelhoeve is goed ingericht met een voldoende brede weg van 6 meter en ruime aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen waardoor deze weg het toekomstige verwachte verkeer goed kan verwerken.