

Koopmans Projecten BV



Verkeerskundig onderzoek Doorslagzone Nieuwegein

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Koopmans Projecten BV

Verkeerskundig onderzoek Doorslagzone Nieuwegein

Datum
Kenmerk
Eerste versie

17 januari 2021
008023.20201114.R1.02

Documentatiepagina

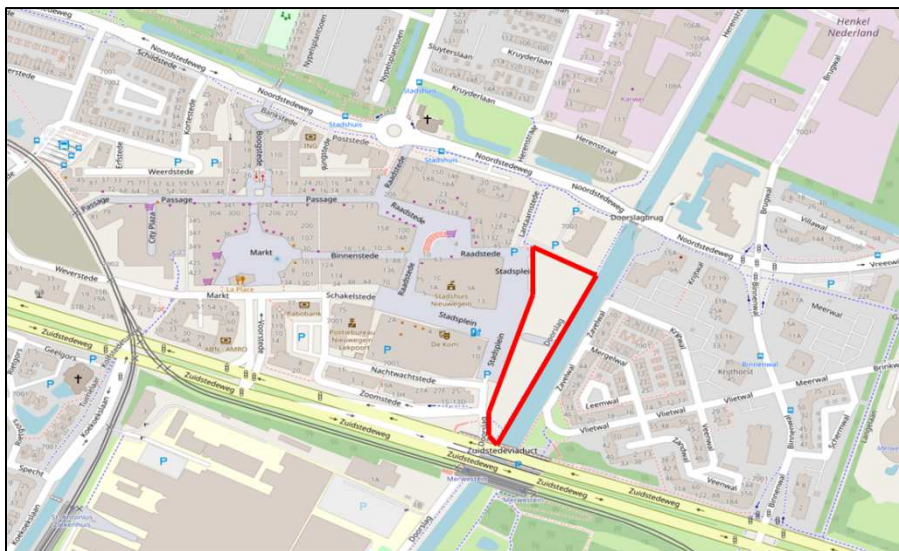
Opdrachtgever(s)	Koopmans Projecten BV
Titel rapport	Verkeerskundig onderzoek Doorslagzone Nieuwegein
Kenmerk	008023.20201114.R1.02
Datum publicatie	17 januari 2021
Bron afbeelding voorpagina	Rijnboutt

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Duurzame mobiliteit	3
3	Parkeren	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Programma	7
3.3	Parkeernormenbeleid Nieuwegein	9
4	Verkeersgeneratie	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Verkeersgeneratie per etmaal	13
5	Conclusie	18
5.1	Parkeren	18
5.2	Verkeersgeneratie	18
5.3	Doorstroming	18

1

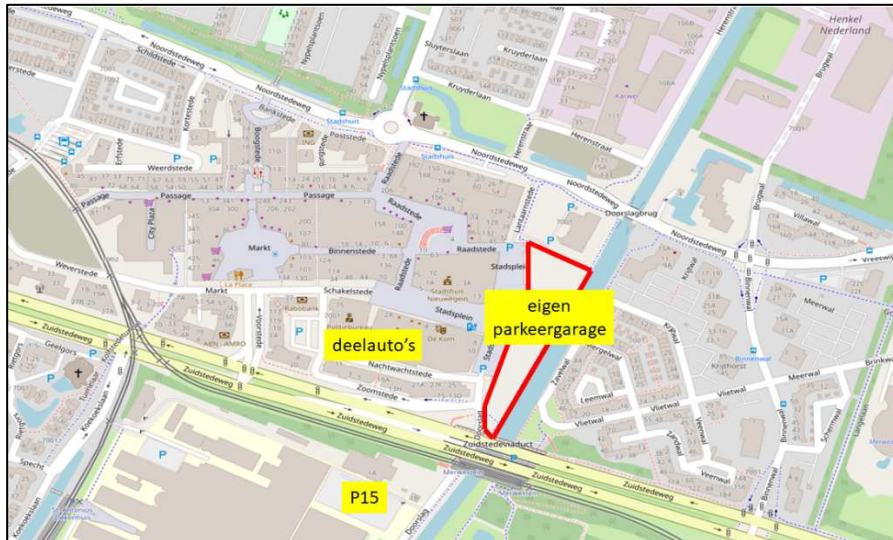
Inleiding

In het gebied tussen het Nieuwegeinse Stadhuis en de Stadsboulevard ligt de Doorslagzone. Deze ontwikkellocatie vormt de oostelijke entree naar het centrumgebied City Nieuwegein. Op deze locatie worden in 2021 452 appartementen en horeca gerealiseerd. Behalve huurwoningen in de vrije sector en koopwoningen worden er ook 94 sociale huurwoningen en 145 middenhuur appartementen gerealiseerd met een maximale huurprijs van € 991,-. Ook is er plek in het plan voor cafés of restaurants en is er veel ruimte voor groen opgenomen. De projectlocatie is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Projectlocatie (ondergrond: Openstreetmap)

Toekomstige bewoners van de Doorslagzone kunnen hun auto parkeren in een nieuwe parkeergarage onder het project en een nog te bouwen parkeergarage bij het Sint Antoniusziekenhuis (P15). Ook komen er 27 elektrische deelauto's in de parkeergarage Theater (P6). De visie op het gebied van parkeren voor de Doorslagzone is weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.2: Visie op het gebied van parkeren voor de Doorslagzone in Nieuwegein (ondergrond: Openstreetmap)

De ontwikkelende partij Koopmans Projecten B.V. is met de gemeente Nieuwegein in gesprek voor de bestemmingsplanprocedure. De gemeente heeft aangegeven graag een onderbouwing te ontvangen waarin wordt ingegaan op het parkeervraagstuk en de verkeersafwikkeling van de Doorslagzone. Koopmans Projecten B.V. heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven de verkeerskundige onderbouwing voor de bestemmingsplanprocedure aan te leveren.

Duurzame mobiliteit

Koopmans Projecten B.V. heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsconcept voor de Doorslagzone.

De mobiliteitsstrategie bedient de volgende doelen:

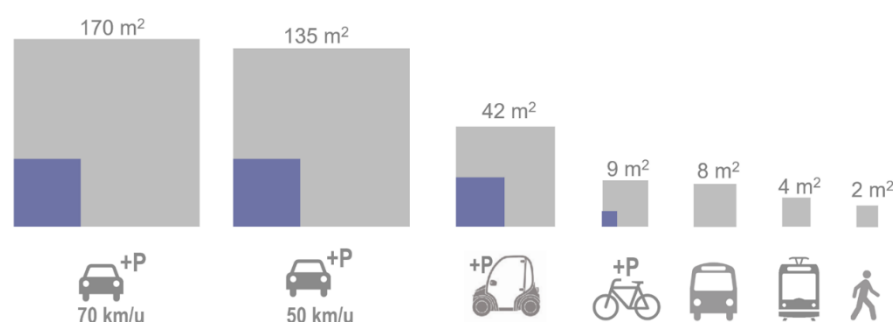
- de mens centraal: bevorderen van sociale contacten en gezondheid;
- realiseren van een aantrekkelijke openbare ruimte/verblijfsgebied;
- bevorderen van duurzame mobiliteit;
- aanbieden van goede verbindingen als voorwaarde voor een gezonde economie;
- maakbaar en toekomstbestendig.



Figuur 2.1: Mobiliteitsstrategie

Verdichting van het stedelijk netwerk levert extra verkeersbewegingen op de bestaande infrastructuur op. Vanuit bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen is het wenselijk de automobiliteit in stedelijk gebied zoveel mogelijk te beperken.

Uitlaatgassen en geluid zetten de leefbaarheid onder druk. Ook vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte is het gewenst kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik: auto's hebben namelijk veel meer ruimte nodig dan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers (zie figuur 2.2). Juist in hoogstedelijk gebied is er behoefte aan openbaar groen en een prettig vormgegeven openbare ruimte. Daarom is het van belang kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik.



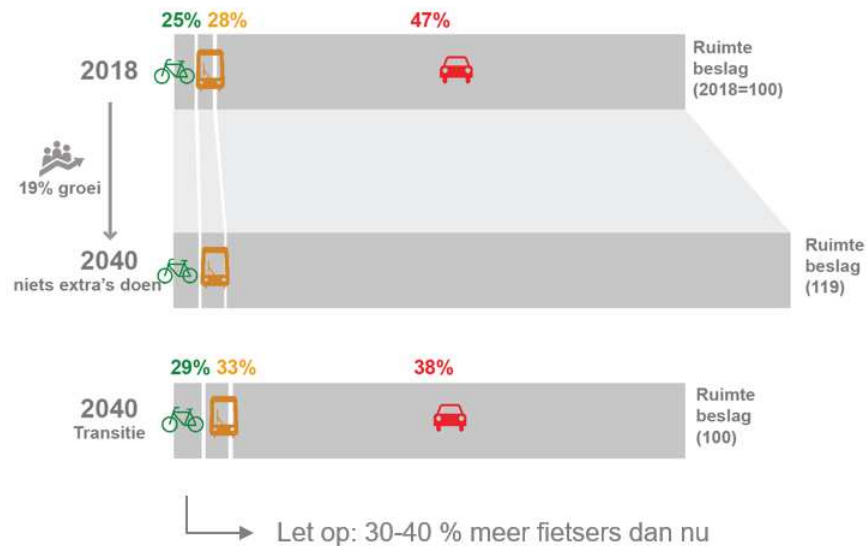
Figuur 2.2: Ruimtegebruik mobiliteit per persoon

Zonder investeringen in duurzame mobiliteit ontstaat een steeds grotere vraag naar ruimte voor auto-infrastructuur in de toekomst (zie figuur 2.3) als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. Aangezien de ruimte schaars is, zeker in de Randstad, wordt het steeds lastiger om daar invulling aan te geven. Ook daarom is het nodig om alternatieve mobiliteit te stimuleren (zie figuur 2.4). Met het plan Doorslagzone van Koopmans Projecten B.V. wordt hier actief op ingezet.

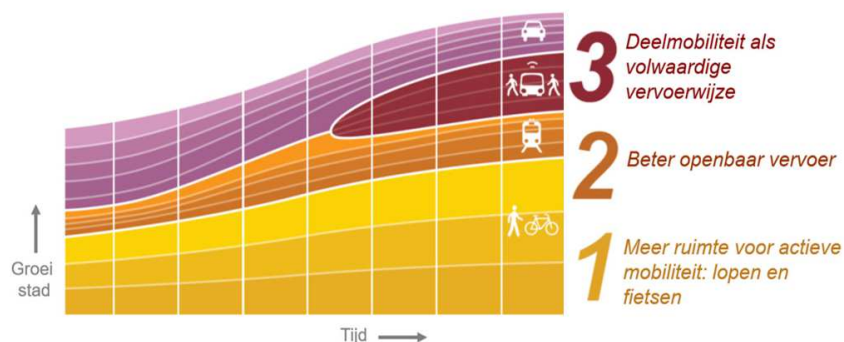
De Doorslagzone ligt binnen hoogstedelijk gebied en dat is gunstig voor de toekomstige bewoners: veel winkels en voorzieningen liggen namelijk op loopafstand van het plangebied en dat biedt alleen daarom al mogelijkheden voor het bevorderen van een actieve mobiliteit. Dat is gezond en goed voor de leefbaarheid van bestaande en nieuwe inwoners.

Daarnaast is er sprake van een zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer: de tramhalte Merwestein met frequente regionale verbindingen ligt op loopafstand van de Doorslagzone (circa 300 meter lopen). Ook het tram- en busstation Nieuwegein Stadscentrum is te voet goed bereikbaar (circa 500 meter lopen).

Uit onderzoek blijkt mensen railverbindingen aantrekkelijker vinden dan een busverbinding. Met de nabijheid van de tramlijn is een reële kans dat bewoners en bezoekers de auto laten staan en het openbaar vervoer kiezen. Utrecht Centraal is in circa 20 minuten te bereiken met de tram.



Figuur 2.3: Prioriteit voor ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteit



Figuur 2.4: Mobiliteitstransitie nodig om bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelen te bereiken

Er zijn volop duurzame mobiliteitskansen voor de Doorslagzone:

- De tramhalte Merwestein en het tram- en busstation Nieuwegein Stadscentrum liggen op loopafstand, zodat de combinatie lopen en openbaar vervoer erg krachtig kan werken.
- De binnenstad van Utrecht ligt binnen 10 km, wat prima past bij de reikwijdte van e-bikes.
- City Nieuwegein ligt op loopafstand. Winkels en voorzieningen zijn beschikbaar binnen 250 meter.
- Deelauto's kunnen een volwaardig alternatief worden voor de traditionele tweede auto. Juist vanwege de goede fiets- en openbaar vervoer verbindingen is een (tweede) auto minder noodzakelijk en kostbaar. De deelauto is geschikt voor die

ritten die per fiets of openbaar vervoer minder aantrekkelijk zijn. Koopmans Projecten gaat 27 elektrische deelauto's aanbieden.

- Elk gebouw heeft een eigen interne fietsenstalling op maaiveld.
- Auto's worden geparkeerd in gebouwde parkeervoorzieningen, die voor een deel op afstand liggen. Hiermee worden bewoners gestimuleerd om alternatieve vervoerwijzen te gebruiken.
- Laadpalen voor elektrisch opladen worden gesitueerd op de meest gunstige parkeerplaatsen.
- Tot slot liggen kansen in het voorkomen van mobiliteit door wijkvoorzieningen: binnen het eigen plangebied worden horecavoorziening aangeboden, het stadscentrum van Nieuwegein ligt op loopafstand en sport- en recreatieve voorzieningen liggen in de directe nabijheid, zodat mensen niet per se met de auto op reis hoeven voor dergelijke verplaatsingen.

3

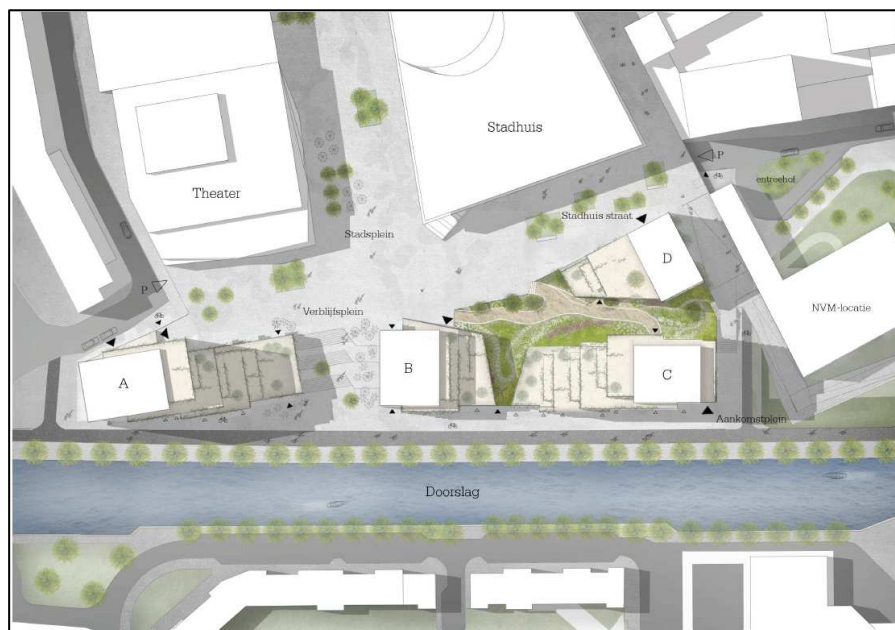
Parkeren

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de parkeerbehoefte van elk van de nieuwbouwontwikkeling bepaald. Onderzocht is of de parkeervraag en het aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht zijn.

3.2 Programma

Het plan voor de Doorslagzone is weergegeven in figuur 3.1.

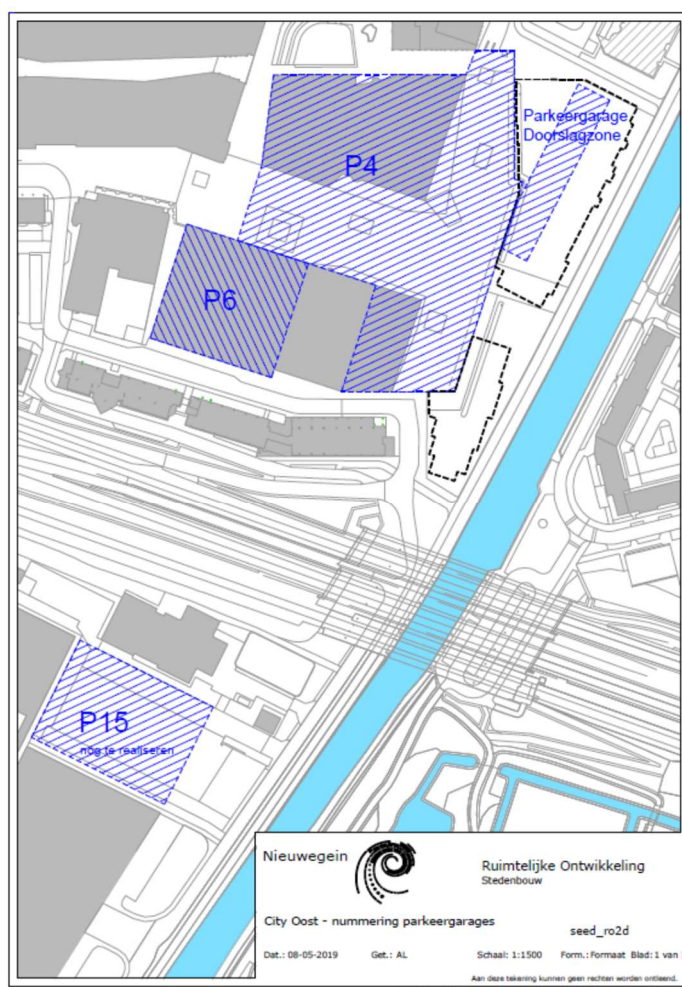


Figuur 3.1: Plangebied Doorslagzone (bron: Rijnboutt)

Het programma is weergegeven in tabel 3.1. De parkeerlocaties zijn weergegeven in figuur 3.2.

	gebouw A	gebouw B	gebouw C	gebouw D	totaal
vrije sector huur	103	-	73	-	176
middeldure huur	88	-	57	-	145
vrije sector koop	-	37	-	-	37
sociale huur	-	-	25	69	94
totaal	191	37	155	69	452

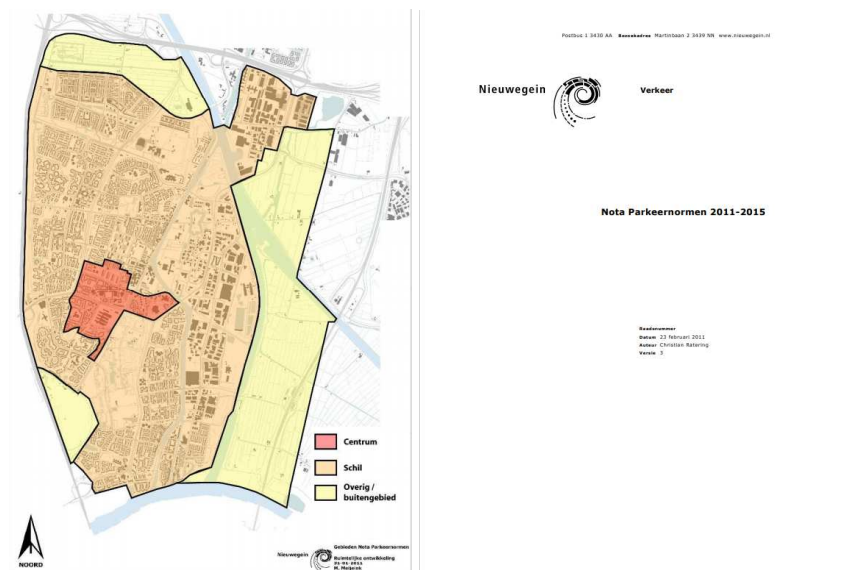
Tabel 3.1: Programma



Figuur 3.2: Parkeerlocaties (bron: gemeente Nieuwegein)

3.3 Parkeernormenbeleid Nieuwegein

In het bestemmingsplan Binnenstad Nieuwegein wordt een verwijzing gemaakt naar de parkeernormen van Nieuwegein, welke zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Nieuwegein (vastgesteld op 23 februari 2011, versie 3). De Beleidsregels gaan uit van een gebiedsindeling. De projectlocatie bevindt zich in het gebied 'centrum' (zie figuur 3.3).



Figuur 3.3: Gebiedsindeling Nota Parkeernormen Nieuwegein

De parkeernormen zijn weergegeven in tabel 3.2. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de normale parkeernorm en een vrijstellingsnorm. De vrijstellingsnorm is van toepassing als uit een mobiliteitstoets blijkt dat die toelaatbaar zijn. Uit hoofdstuk 2 blijkt dat ingezet wordt op duurzame mobiliteit, onder meer door de inzet van deelauto's. Om die reden wordt gebruik gemaakt van de vrijstellingsnorm.

	parkeernorm centrum	parkeernorm centrum vrijstellingsnorm	
gestapelde woning groter dan 80 m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,6	1,35	parkeerplaats per woning
gestapelde woning groter dan 80 m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,25	1,0	parkeerplaats per woning
gestapelde woning met een oppervlakte tussen de 60 m ² en 80 m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,4	1,2	parkeerplaats per woning
gestapelde woning met een oppervlakte tussen de 60 m ² en 80 m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,25	1,0	parkeerplaats per woning
gestapelde woning met een oppervlakte tot 60 m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,2	1,0	parkeerplaats per woning
gestapelde woning met een oppervlakte tot 60 m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,2	0,8	parkeerplaats per woning
horeca: café, bar, cafeteria	5,0	4,0	parkeerplaats per 100 m ² BVO
horeca: restaurant	10,0	8,0	parkeerplaats per 100 m ² BVO

Tabel 3.2: Parkeernormen gemeente Nieuwegein

Er wordt gewerkt met een gemiddelde parkeernorm van 1,0 parkeerplaats voor alle woningen. Dit komt overeen met de vrijstellingsnorm.

Het programma bestaat uit 27 elektrische deelauto's. Elke deelauto vervangt een parkeerbehoefte van 5 parkeerplaatsen. Dit past binnen de range, die landelijk kennisinstituut CROW aangeeft in publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren'): 1 deelauto vervangt 4 tot 8 parkeerplaatsen. Goudappel Coffeng is van mening dat hier sprake is van een acceptabele reductie, gegeven de nabije ligging van de voorzieningen en (hoogwaardig) openbaar vervoer.

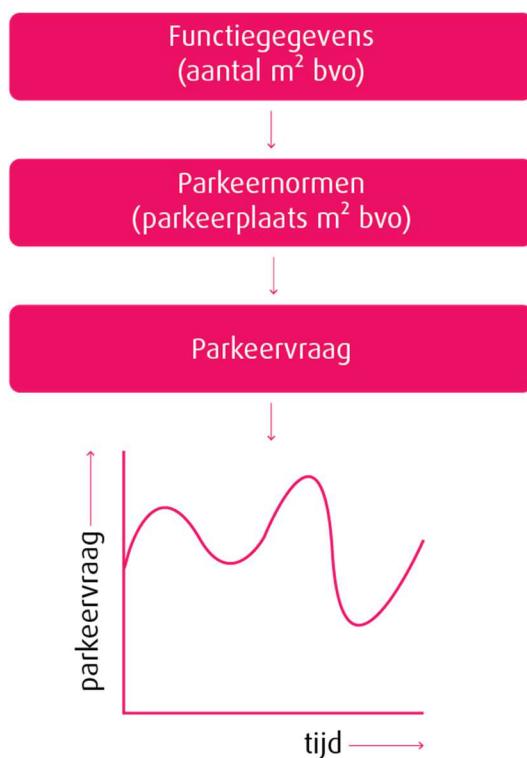
Het commerciële programma betreft een uitbreiding van het bestaande City Nieuwegein voorzieningengebied en zal met name ondersteunend zijn daaraan en aan de nieuwe bewoners. Het parkeren ten behoeve van de commerciële voorzieningen vindt plaats in de bestaande parkeervoorzieningen van City Nieuwegein.

De parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 3.3. Hieruit blijkt dat voldaan wordt aan het parkeernormenbeleid van de gemeente Nieuwegein.

	parkeerbehoefte		parkeeraanbod			
	aantal	deelauto- parkeerplaatsen	parkeerplaatsen op eigen terrein	P15	deelauto's x 5	totaal
vrije sector huur	176	16	22	74	80	176
middel dure huur	145	11	21	69	55	145
vrije sector koop	37	-	37	-	-	37
sociale huur	94	-	-	94	-	94
totaal	452	27	80	237	135	452

Tabel 3.3: Parkeerbehoefte en parkeeraanbod

Niet op alle momenten van de week is de parkeervraag van de verschillende gebruikers even hoog. Om die reden wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages. Dit geldt alleen voor de 'zwerfplekken', dit zijn parkeerplaatsen die met andere doelgroepen wordt gedeeld. Uitsluitend de sociale huurwoningen hebben een zwerfplek in parkeervoorziening P15. Het gaat dus om 94 parkeerplaatsen. In figuur 3.4 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.



Figuur 3.4: Berekening parkeervraag

De Nota Parkeernormen Nieuwegein verwijst naar de aanwezigheidspercentages uit publicatie 182 van landelijk kennisinstituut CROW. In tabel 3.4 zijn de aanwezigheidspercentages weergegeven. Het gebruik maken van de aanwezigheidspercentages leidt tot een efficiënt gebruik van de ruimte.

	aanwezigheidspercentages						
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
wonen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%

Tabel 3.4: Aanwezigheidspercentages (bron: publicatie 182 'Basis voor parkeernormering', CROW)

De parkeerbehoefte per moment van de week voor de sociale huurwoningen in parkeervoorziening P15 is weergegeven in tabel 3.5.

	aanwezigheidspercentages						
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
wonen	47	57	94	85	57	57	66

Tabel 3.5: Parkeerbehoefte per moment van de week voor de sociale huurwoningen in P15

Op basis van de parkeernormen zijn parkeerbehoefte en parkeeraanbod in balans. Geconcludeerd is dat er voldoende parkeercapaciteit voor het plan voor de Doorslagzone.

4

Verkeersgeneratie

4.1 Inleiding

De verkeersgeneratie van het gemotoriseerde verkeer van de Doorslagzone bestaat uit vertrekkende en aankomende ritten. Voor de toekomstige situatie is een prognose van het aantal verkeersbewegingen gemaakt aan de hand van landelijke verkeersgeneratiekijfer van CROW publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren').

In de publicatie wordt onderscheid gemaakt naar:

- de stedelijkheidsgraad van de betreffende gemeente;
- de ligging van het project binnen de bebouwde kom (centrum, schil centrum of rest bebouwde kom).

De gemeente Nieuwegein heeft volgens CBS een omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), die overeenkomt met 'sterk stedelijk'. Conform de Nota Parkeernormen ligt het plangebied in zone 'centrum'.

4.2 Verkeersgeneratie per etmaal

De verkeersgeneratiekijfers van CROW voor dit gebied zijn weergegeven in tabel 4.1. Dit betreft een gemiddeld verkeersgeneratiekijfer voor alle dagen van de week. De verkeersgeneratie voor de werkdag wordt verkregen door deze kijfers te vermenigvuldigen met 1,11 (conform methode van CROW).

	verkeersgeneratiekencijfer (aantal motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal per woning)
koop, appartement, duur	5,4 – 6,2
koop, appartement, midden	3,7 – 4,5
koop, appartement, goedkoop	2,8 – 3,6
huur, appartement, duur	3,7 – 4,5
huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	1,8 – 2,6

Tabel 4.1: Verkeersgeneratiekencijfers CROW publicatie 381 ('sterk stedelijk – centrum')

De vertaling van 'duur, midden en goedkoop' naar vrije sector, middelduur en sociale huur is als volgt:

- vrije sector huur = huur, appartement, duur;
- middeldure huur = huur, appartement, midden/goedkoop;
- vrije sector koop = koop, appartement, duur;
- sociale huur = huur, appartement, midden/goedkoop.

Zoals uit tabel 4.1 blijkt, werkt CROW met een range binnen de verkeersgeneratie. Het verkeersgeneratiekencijfer is bepaald aan de hand van het personenautobezit in Nieuwegein. Dit is vergeleken met Nederlandse gemeenten met dezelfde stedelijkheidsgraad ('sterk stedelijk'), zie tabel 4.2. Hieruit blijkt het aantal geregistreerde personenauto's per huishouden 10,5% onder het gemiddelde ligt. Om die reden is het gemiddelde verkeersgeneratiekencijfer vermenigvuldigd met 89,5%.

	Aantal geregistreerde personenauto's per huishouden
Nieuwegein	1,02
Andere gemeenten met stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'	1,14

Tabel 4.2: Aantal geregistreerde personenauto's per huishouden (CBS, 2019)

De verkeersgeneratie per weekdag is weergegeven in tabel 4.3. De vertaling naar werkdag is weergegeven in tabel 4.4. Op werkdagen worden 1.468 motorvoertuigbewegingen verwacht, verdeeld over 734 vertrekkende en 734 aankomende ritten.

	aantal	verkeersgeneratiekencijfer	totaal
vrije sector huur	176	3,7	651,2
middeldure huur	145	2,0	290
vrije sector koop	37	5,2	192,4
sociale huur	94	2,0	188
totaal	452		1.321,6 (1.322)

Tabel 4.3: Verkeersgeneratie per weekdag (etmaal)

	aantal	verkeersgeneratiekencijfer	totaal
vrije sector huur	176	4,11	723,4
middeldure huur	145	2,22	321,9
vrije sector koop	37	5,77	213,5
sociale huur	94	2,22	208,9
totaal	452		1.467,7 (1.468)

Tabel 4.4: Verkeersgeneratie per werkdag (etmaal)

Voorts kan de verkeersgeneratie verdeeld worden naar parkeerlocatie (zie tabel 4.5):

- eigen parkeergarage in plangebied;
- parkeergebouw P6;
- parkeergebouw P15.

	eigen parkeergarage	parkeergebouw P6 (aantal deelauto's x deelaufactor 5)	parkeergebouw P15
vrije sector huur	22	16 x 5 = 80	74
middeldure huur	21	11 x 5 = 55	69
vrije sector koop	37	-	-
sociale huur	-	-	94
totaal	80 (18%)	135 (30%)	237 (52%)
weekdag	238	397	687
werkdag	264	440	763

Tabel 4.5: Verdeling verkeersgeneratie per weekdag/werkdag per parkeervoorziening

Tot slot is een vertaling gemaakt naar drukste uren. In het geval van woningen zijn dat de ochtend- en avondspitsuren op werkdagen. De verkeersgeneratie uit tabel 4.5 is vertaald naar de drukste ochtend- en avondspitsuren conform rekenregels uit CROW publicatie 256 ('Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden').

	ochtendspitsuur			avondspitsuur		
	totaal	vertrek	aankomst	totaal	vertrek	aankomst
Eigen parkeergarage	24	21	3	18	6	12
Parkeergebouw P6	40	36	4	31	11	20
Parkeergebouw P15	69	61	8	53	19	34
totaal	133	118	15	102	36	66

Tabel 4.6: Verdeling verkeersgeneratie (planeffect) per ochtend- en avondspitsuur

Uit tabel 4.6 blijkt dat het aantal motorvoertuigbewegingen per uur per parkeerlocatie beperkt is, variërend van 1 auto per minuut of 2 minuten.

Er spelen echter meerdere ontwikkelingen in City Nieuwegein (B2 west, Erfstede, Doorslagzone en HN locatie), die elk verkeer genereren. Om die reden is vanuit de totale ontwikkeling een mobiliteitstoets¹ door Sweco uitgevoerd in 2017. In deze mobiliteitstoets heeft Sweco met een modelstudie de volledige ontwikkeling van Nieuwegein City geanalyseerd op de mate van verkeersdoorstroming op het omliggende wegennet. In deze studie is gebruik gemaakt van het toentertijd vigerende verkeersmodel van de Regio Utrecht (VRU versie 3.2).

Sweco heeft voor de Doorslagzone gerekend met 2.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit is iets hoger dan de verkeersprognose uit tabel 4.4. Een actualisatie van het onderzoek van Sweco is daarmee niet aan de orde, omdat gerekend is met een 'worst case' situatie.

Uit de studie van Sweco bleek dat er sprake zal zijn van een acceptabele verkeersdoorstroming.

Ecorys heeft in 2020 een actualisatie van dit onderzoek uitgevoerd. Ecorys concludeert dat er sprake is van een lagere verkeersgeneratie.

Ecorys merkt op dat de verkeersintensiteiten voor omliggende wegen hoger liggen dan gebruikt in het onderzoek van 2017. Dit leidt niet tot problemen op de Zuidstedeweg en de westzijde van de Noordstedeweg. Ook de oostzijde van de Noordstedeweg kan de intensiteiten goed verwerken. De GMP+ streefwaarde wordt wel overschreden op deze weg.

Ecorys heeft berekend dat de Noordstedeweg Oost als gevolg van het plan toeneemt met circa 660 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Een groot deel van het verkeer op de Noordstedeweg Oost heeft geen relatie met City, waardoor vanuit het plan er slechts een beperkte invloed is uit te oefenen op de verkeersdruk.

¹ 354978 Mobiliteitstoets City Nieuwegein 2017, SWECO, 18 december 2017.

De gemeente denkt erover om de Doorslagzone gedeeltelijk niet op de Norodestedeweg aan te sluiten. Ecorys heeft berekend dat in dat geval de verkeersgeneratie door het programma vermindert van 660 naar 360 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

De gemeente zet in haar beleid in op het bevorderen van langzaam verkeer en openbaar vervoer. Verschillende maatregelen moeten zorgen voor minder autoritten op korte afstand. Met dit beleid kan de verkeersdruk op onder meer de Noordestedeweg verminderen. De gemeente werkt dit verder uit in de Strategische Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan.

5

Conclusie

5.1 Parkeren

Voor de Doorslagzone in City Nieuwegein (452 appartementen) is een parkeerbalans opgesteld. Er wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning conform de Nota Parkeernormen. Op eigen terrein worden 80 parkeerplaatsen en in parkeergebouw P15 worden 237 parkeerplaatsen aangeboden. Het resterende deel van de parkeerbehoefte (135 parkeerplaatsen) wordt ingevuld door de inzet van 27 deelauto's. Deze worden gerealiseerd in parkeergebouw P6.

Er is sprake van een acceptabele verkeerssituatie.

5.2 Verkeersgeneratie

Het planeffect voor de het plan is als volgt:

- weekdag (etmaal): 1.322 motorvoertuigbewegingen;
- werkdag (etmaal): 1.468 motorvoertuigbewegingen;
- werkdag (ochtendspitsuur): 133 motorvoertuigbewegingen;
- werkdag (avondspitsuur): 102 motorvoertuigbewegingen.

Het verkeer zal zich over verschillende wegen verspreiden, mede als gevolg van het verspreiden van de parkeerbehoefte over drie locaties: eigen parkeervoorziening, parkeergebouw P6 en parkeergebouw P15.

5.3 Doorstroming

Uit een eerder uitgevoerde studie van Sweco blijkt dat als gevolg van meerdere ontwikkelingen in City Nieuwegein (B2 west, Erfstede, Doorslagzone en HN locatie) er sprake is van een acceptabele doorstroming op de kruispunten op het omliggende wegennet. Omdat Sweco gerekend heeft met een hogere verkeersgeneratie voor de Doorslagzone (2.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal), staan deze conclusies nog

steeds. Ecorys heeft in 2020 een actualisatie van de studie van Sweco uitgevoerd en komt tot dezelfde conclusies. Wel merkt Ecorys op dat in de basis hogere intensiteiten te verwachten zijn op omliggende wegen. In de Strategische Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan gaat de gemeente inzetten op het bevorderen van langzaam verkeer en openbaar vervoer, waarmee de intensiteiten op omliggende wegen kunnen verminderen.



Figuur 5.1: Doorslagzone (bron: Rijnboutt)

Vestiging Den Haag
New Babylon Center Offices
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag
T (070) 305 30 53
F (070) 389 66 32

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl