

Advies

Verkeersontsluiting plan Molshoek Hellevoetsluis



Merodelaan 20
4824 BK BREDA
t (076) 549 83 14
f (076) 549 83 15
e info@vas-advies.nl
i www.vas-advies.nl

Advies

Verkeersontsluiting plan Molshoek Hellevoetsluis

Laatst gewijzigd : 15 februari 2010

Afgedrukt : 15 februari 2010

Auteur : ing. R.C. Spijkers

Opdrachtgever : Gemeente Hellevoetsluis,
Afdeling Stedelijk Beheer

Status : definitief

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Zienswijzen	5
3.	Reactie op de zienswijzen	6
3.1	Bereikbaarheid	6
3.2	Verkeersveiligheid	8
3.3	Bereikbaarheid in combinatie met de brug	9
3.4	Sluipverkeer	10
3.5	Bewonersvoorstel	10
4.	Conclusies	11

1. Inleiding

Voor de ontwikkelingslocatie Molshoek is een stedenbouwkundig plan opgesteld. Het rijdend en stilstaand verkeer en de ontsluitingsstructuur zijn daarin belangrijke aspecten. Op basis van een aantal uitgangspunten is gekomen tot een opzet van de wegenstructuur met twee ontsluitingen voor gemotoriseerd verkeer: aan de noordzijde een aansluiting op de nog te realiseren centrumring met nieuwe brug over het kanaal. Aan de zuidzijde een aansluiting op de Vlasakkerlaan. Voor langzaamverkeer worden bovendien extra verbindingen gerealiseerd tussen de bestaande wijk en het plangebied.

Het stedenbouwkundig plan is gepresenteerd aan belanghebbenden tijdens een informatieavond in december 2008. Door belanghebbenden, waaronder de klankbordgroep Kanaalzone, zijn vervolgens zienswijzen kenbaar gemaakt met betrekking tot verkeersaspecten. De gemeente Hellevoetsluis heeft gevraagd om in een korte notitie in te gaan op de door de klankbordgroep aangedragen punten en het door hen aangedragen alternatief.

2. Zienswijzen

Punten die door de klankbordgroep zijn aangedragen, zijn:

- verkeerstoename Vlasakkerlaan;
- verkeersveiligheid nieuwe aansluiting op de Vlasakkerlaan;
- bereikbaarheid van het plangebied;
- bereikbaarheid op momenten dat de groene brug open is;
- sluipverkeer door het plangebied.

Verder geeft de klankbordgroep aan dat de noordelijke ontsluiting, en daarmee de nieuwe brug over het kanaal, gereed moet zijn voor oplevering van de woningen. Daarnaast stelt men voor om bijvoorbeeld met een knip in de Dreef te voorkomen dat daar teveel verkeer komt, in combinatie met het achterwege laten van de zuidelijke aansluiting op de Vlasakkerlaan en in plaats daarvan een aansluiting op de Dreef.

Op deze punten wordt in hoofdstuk 3 ingegaan. Overigens heeft dS+V [dS+V, gemeente Rotterdam, 24 april 2008] in opdracht van de gemeente Hellevoetsluis onderzocht welke consequenties de ontwikkeling van Molshoek heeft voor de Vlasakkerlaan. In het rapport wordt geconcludeerd dat de verwachte verkeerstoename geen probleem vormt voor de Vlasakkerlaan. De resultaten van dit onderzoek zijn meegenomen in de planvorming voor Molshoek.

3. Reactie op de zienswijzen

3.1 BEREIKBAARHEID

De ontsluitingsstructuur zoals geschetst in het stedenbouwkundig plan komt voort uit een aantal aspecten en belangenafwegingen. In de eerste plaats is het van belang voor hulpdiensten dat een gebied van deze omvang toegankelijk is via twee routes, omwille van de veiligheid. Dit betekent dat tenminste twee aansluitingen op de bestaande wegen noodzakelijk zijn. Bovendien is het vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst dat dit gebied goed toegankelijk is en goed aansluit bij de bestaande bebouwing en wegenstructuur. Daarom is tot deze opzet van het plan gekomen. Daarnaast is gezocht naar een ontsluitingsstructuur die een goede bereikbaarheid van het plangebied oplevert, met minimale nadelige effecten voor de woningen/buurtten rondom het plangebied van Molshoek. Om die reden wordt niet aangesloten op de bestaande wegen Dreef en Kanaalweg-Oostzijde. Aan de zuidkant van het plan wordt aangesloten op de Vlasakkerlaan, aan de noordzijde op de nog te realiseren centrumring. Het streven is dat de nieuwe brug en de noordelijke ontsluiting van Molshoek zijn gerealiseerd voor oplevering van de laatste woningen in het plan Molshoek. In eerste instantie zal dus al het verkeer van Molshoek worden afgewikkeld via de zuidelijke aansluiting op de Vlasakkerlaan. Voor de Vlasakkerlaan betekent de realisatie van het plan Molshoek dat er een nieuwe aansluiting komt, die wordt vormgegeven als uitritconstructie. Dit is een gebruikelijke en verkeersveilige oplossing.

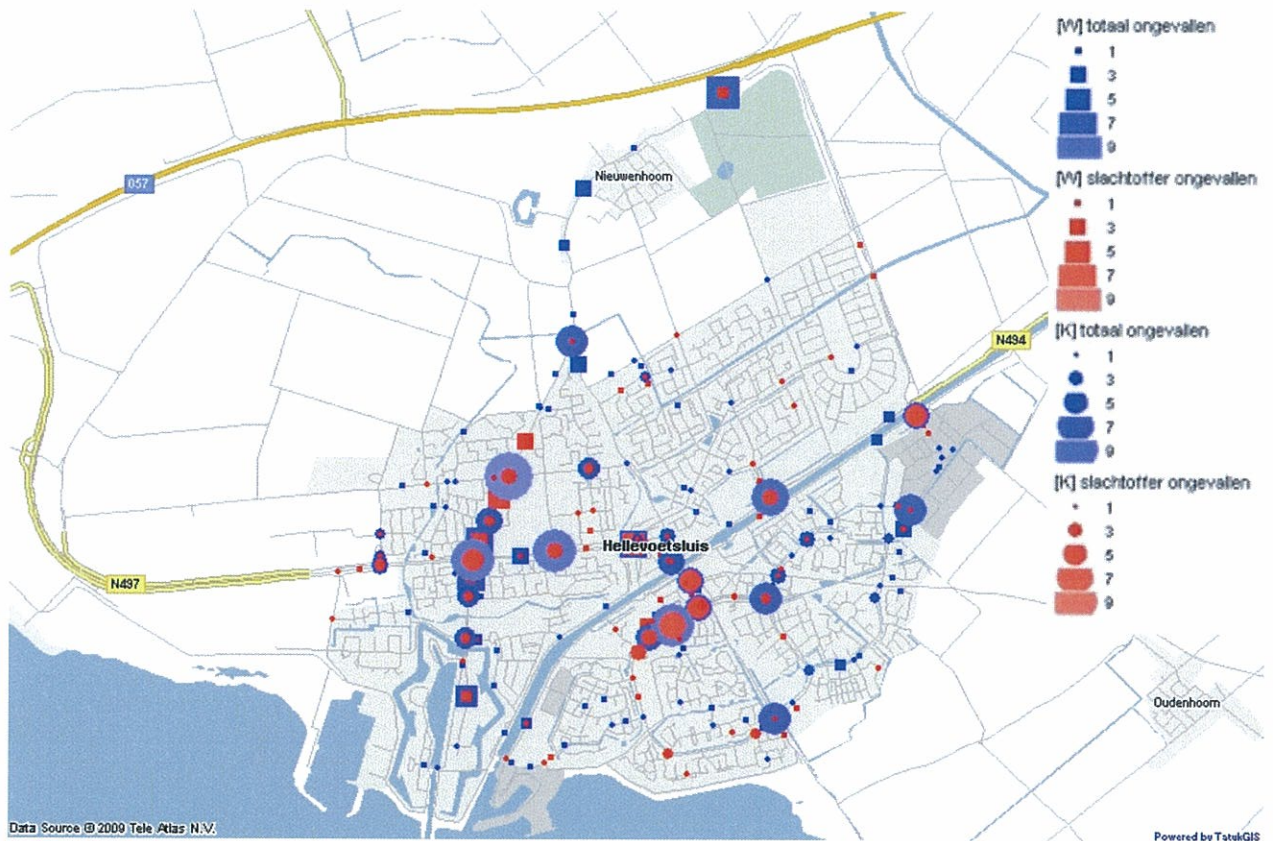
De Vlasakkerlaan is in het gemeentelijk wegcategoriseringsplan aangewezen als voorlopige gebiedsontsluitingsweg. De weg heeft een functie voor de afwikkeling van het verkeer uit de aangrenzende buurten en maakt onderdeel uit van de busroute. Een verkeersintensiteit tot globaal 10.000 mvgtg/etmaal wordt als acceptabel beschouwd voor een dergelijk type weg. Deze intensiteit wordt echter bij lange na niet bereikt. Afbeelding 1 toont globaal de huidige verkeersintensiteiten. De verkeerstoename op de Vlasakkerlaan, als gevolg van het plan Molshoek, wordt geleidelijk groter met de uitvoering van het plan. Als Molshoek bijna volledig is gerealiseerd, maar de aansluiting op de nieuwe centrumring nog niet, dan zal al het verkeer van Molshoek tijdelijk gebruik moeten maken van de Vlasakkerlaan. Het gaat naar schatting om 1000 autoritten per etmaal. Dit is een relatief grote toename van de verkeersintensiteit, ten opzichte van de huidige intensiteit van 4000 mvgtg/etmaal. Dit kan tijdelijk leiden tot een etmaalintensiteit van ongeveer 5000 mvgtg/etmaal op de Vlasakkerlaan. Deze hogere verkeersintensiteit is weliswaar niet ideaal, maar vanuit het oogpunt van

verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling alleszins acceptabel voor een gebiedsontsluitingsweg. Overigens heeft de gemeente toegezegd om, zolang er nog geen extra brug is in het kader van de centrumring, een tijdelijke noordelijke ontsluiting voor Molshoek te realiseren die via de Struytse Hoeck uitkomt op de Plataanlaan. Dus slechts een deel van het verkeer van en naar Molshoek zal de Vlasakkerlaan gebruiken. Bovendien gaat het om een tijdelijke situatie. Na realisatie van de centrumring zal de verkeersintensiteit op de Vlasakkerlaan naar verwachting aanzienlijk afnemen, tot een waarde die zelfs veel lager ligt dan de huidige verkeersintensiteit. De intensiteit neemt dan af van ongeveer 4000 nu en ongeveer 5000 na realisatie van Molshoek, tot ongeveer 2000 mvgt/etmaal, inclusief het extra verkeer uit Molshoek en Veerhaven. Dit blijkt uit de prognoses op basis van het verkeersmodel, waarin de effecten van toekomstige ontwikkelingen worden doorberekend. Afbeelding 2 toont de verkeersintensiteiten in 2020 zoals geprognosticeerd met het verkeersmodel.

Zeker met deze eindsituatie in gedachten, is een tijdelijke toename van de verkeersintensiteit alleszins acceptabel. De tijdelijk hogere verkeersintensiteiten op de Vlasakkerlaan leiden er niet toe dat maatregelen nodig zijn. Wel zal de verkeersdoorstroming, ook voor de bus, tijdelijk minder goed zijn.

3.2 VERKEERSVEILIGHEID

De klankbordgroep geeft in haar reactie op het stedenbouwkundig plan verder aan dat de verkeersonveiligheid voor langzaam verkeer toeneemt als de verkeersintensiteit toeneemt op de Vlasakkerlaan, Stationsweg en Groene Brug. Op basis van de geregistreerde ongevallen is met behulp van het programma Viastat nagegaan of in de huidige situatie sprake is van verkeersonveilige situaties op deze wegen. Dit blijkt niet het geval te zijn. Afbeelding 3 toont de locaties waar ongevallen plaatsvonden in de periode 2004 t/m 2008. De betreffende wegen tonen een neutraal ongevallenbeeld, met verspreid liggende incidentele ongevallen. Vooralsnog is er geen reden om aan te nemen dat de verkeersveiligheid afneemt door een toename van verkeersintensiteiten. Wel verdient het aanbeveling om de verkeerssituatie op de Vlasakkerlaan te monitoren gedurende de ontwikkeling van Molshoek, door middel van een jaarlijkse verkeerstelling en de informatie van geregistreerde ongevallen.



Afbeelding 3: overzicht verkeersongevallen 2004 t/m 2008

3.3 BEREIKBAARHEID IN COMBINATIE MET DE BRUG

Dat gedurende momenten dat de groene brug open is de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid kortstondig beperkt worden, is een feit. Dit geldt echter niet alleen voor verkeer van en naar Molshoek, maar voor al het verkeer dat van routes via de brug gebruik maakt. Dergelijke situaties doen zich echter voor bij alle vergelijkbare bruggen, spoorwegovergangen et cetera en worden algemeen geaccepteerd. Op momenten dat zich een wachtrij vormt voor de brug, blijft Molshoek nog steeds bereikbaar via de route Vlasakkerlaan-Plataanlaan. Verkeer dat gebruik maakt van de Groene Brug is over het algemeen ter plaatse bekend en dus bekend met het feit dat de brug open kan zijn. Men kiest bewust deze route en accepteert dus dat er enige wachttijd kan zijn.

Op langere termijn zal de noordelijke aansluiting op de centrumring zijn gerealiseerd. Deze vormt dan de hoofdroute van en naar Molshoek. Oponthoud bij de brug kan dan nog eenvoudiger worden vermeden dan in de tijdelijke situatie waarin de

noordelijke ontsluiting nog niet is gerealiseerd en de brug vormt dan zeker geen probleem.

3.4 SLUIPVERKEER

Op het moment dat Molshoek twee ontsluitingswegen heeft, bestaat de mogelijkheid dat er sluipverkeer door het plangebied Molshoek ontstaat. Een beperkt aandeel doorgaand verkeer is acceptabel, mits de inrichting van de wegen zodanig is dat de rij snelheden beperkt blijven. Bij de inrichting van het plan wordt hiermee rekening gehouden; het plangebied wordt een 30 km-zone. Met tussenafstanden van 80 tot 100 meter moeten snelheidsremmers worden toegepast, bijvoorbeeld kruispuntplateaus, drempels of een asverspringing. Hierdoor wordt de route door Molshoek minder aantrekkelijk en zal het merendeel van het verkeer gebruik blijven maken van de gebiedsontsluitingswegen.

3.5 BEWONERSVOORSTEL

De klankbordgroep stelt voor om de zuidelijke ontsluiting niet op de Vlasakkerlaan maar op de Dreef aan te sluiten. Dit staat echter haaks op het uitgangspunt bij het stedenbouwkundig plan om de verkeersintensiteit op de Dreef niet te laten toenemen. De Dreef is bovendien een erftoegangsweg terwijl de Vlasakkerlaan een gebiedsontsluitingsweg is. De Dreef is dus niet bedoeld voor of geschikt voor de afwikkeling van veel 'vreemd' verkeer. In het voorstel van de klankbordgroep wordt dit opgelost door, zoals men voorstelt, bijvoorbeeld een knip aan te brengen in de Dreef. Dit zou echter weer ten koste gaan van de bereikbaarheid van de bestaande buurt, wat niet wenselijk is. Bovendien zou dit leiden tot een onlogische ontsluitingsstructuur voor Molshoek, met twee min of meer parallel lopende ontsluitingsroutes. Het voorstel van de klankbordgroep zou niet leiden tot een goede oplossing, noch voor de bestaande buurten noch voor het plan Molshoek.

4. Conclusies

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de verkeersontsluiting zoals uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan Molshoek prima voldoet. Deze opzet zorgt voor een goede bereikbaarheid van het plangebied zonder aantasting van de bereikbaarheid of verkeersveiligheid van de bestaande omliggende wegen en buurten.