



Verkeersonderzoek Zuidzijde

Verkeerskundige Consequenties bij realisatie
Multifunctioneel Centrum



Deelgemeente Rozenburg

9 december 2010

Opdrachtgever
Deelgemeente Rozenburg

Opdrachtnemer
dS+V Gemeente Rotterdam, afdeling Verkeer en Vervoer

SAMENVATTING

In opdracht van de deelgemeente Rozenburg is onderzocht wat de komst van het MFC Rozenburg betekent voor de bereikbaarheid op de Zuidzijde en tot welke inrichtingsopgave dit leidt.

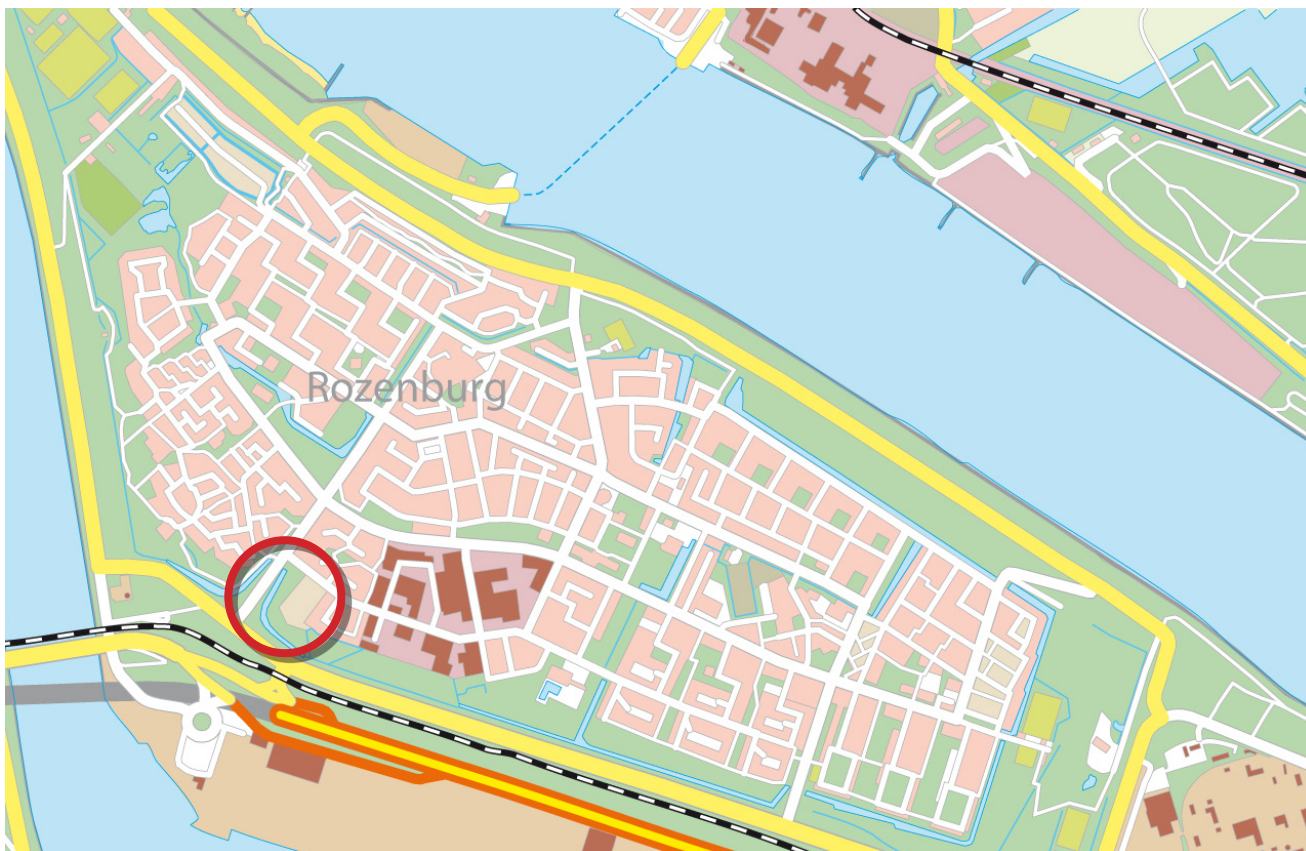
Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten van 2000-2500 mvt/etmaal kan de Zuidzijde als een erftoegangsweg ingericht worden, met een maximumsnelheid van 30 km/u. Om daarbij de verkeersveiligheid zo goed mogelijk te waarborgen, wordt voorgesteld het vrachtverkeer naar bedrijventerrein Pothof te leiden via de Oranjelaan door het aanpassen van de bewegwijzering. Voorts om extra fietsvoorzieningen aan te brengen aan de Zuidzijde tussen de entree van het MFC en de Volgerweg. Voor de fiets zou hierbij een apart tweerichtingenfietspad aan de zuidkant optimaal zijn. Een uitwerking met fietsstroken biedt minder kwaliteit en veiligheid in verband met de aanwezige haakse parkeervakken aan de noordkant.

Om de inrichting als erftoegangsweg zoveel mogelijk aan te sluiten op de principes van Duurzaam Veilig wordt geadviseerd een goede inritconstructie aan de Volgerweg op te nemen en ook enkele verkeersremmende maatregelen te treffen. Hierover zal afgestemd moeten worden met de busvervoerder (Connexxion) om hinder voor de busreiziger te beperken.

De inrichtingsmaatregelen voor de Zuidzijde sluiten goed aan bij het initiatiefvoorstel van Gemeentebelangen Rozenburg om fietspaden aan te leggen langs de Volgerweg: de bereikbaarheid van het MFC voor langzaam verkeer wordt optimaal veilig en comfortabel gemaakt.

Het advies is daarom om voor de Zuidzijde een schetsontwerp te maken van een erftoegangsweg met een vrijliggend fietspad en voor de Volgerweg een schetsontwerp te maken conform het initiatiefvoorstel van Gemeentebelangen. Voor beide uitwerkingen zal een kostenraming en een dekkingsplan gemaakt moeten worden, waarbij ook gezocht kan worden naar subsidies vanuit het BDU voor regionale fietsroutes.

INLEIDING



Het Multifunctioneel Centrum Rozenburg (MFC) wordt, op basis van het besluit van de toenmalige gemeenteraad van Rozenburg, gerealiseerd aan de Zuidzijde. Dit MFC dient ter vervanging van een aantal bestaande locaties die nu verspreid in de deelgemeente Rozenburg zijn gesitueerd.

Door de realisatie van het MFC Rozenburg aan de Zuidzijde zullen hier de verkeersomstandigheden veranderen. Aan dS+V is gevraagd deze veranderingen te onderzoeken, alsmede de consequenties in beeld te brengen, zodat de randvoorwaarden voor de inrichting van de Zuidzijde kunnen worden bepaald. Tevens is gevraagd te beoordelen hoe dit samenhangt met de uitvoeringsmogelijkheden voor het initiatiefvoorstel Fietspaden Volgerweg, zoals ingediend door Gemeentebelangen Rozenburg op 10 november 2009.

Op korte termijn is van belang de consequenties in het kader van het Bestemmingsplan te benoemen. In ambtelijk overleg op 16 november 2010 is over deze consequenties inhoudelijk afstemming geweest met de deelgemeente, zodat het Bestemmingsplantraject volgens planning kan doorgaan.

Onderzochte aandachtspunten:

- Verkeersintensiteiten
- Verkeersveiligheid en Vrachtverkeer
- Openbaar Vervoer: busroute
- Fiets
- Parkeren
- Relatie met Volgerweg

VERKEERSONDERZOEK ZUIDZIJDE

Verkeersintensiteiten op de Zuidzijde

De verkeersproductie van het MFC zal naar verwachting 400-450 motorvoertuigen per etmaal zijn. Dit verkeer verdeelt zich over beide richtingen van de Zuidzijde, naar verwachting grotendeels richting de Volgerweg. De toename is gespreid over de dag en ervan uitgaande dat de meeste (ongeveer 60%-70%) verkeersbewegingen in de avonduren plaatsvinden. Op basis van verkeersmodelgegevens ligt de huidige intensiteit van de Zuidzijde rond de 1500-2000 mvt/etm. Met de verwachte maximale toename op het wegvak naar de Volgerweg, blijft de Zuidzijde hier geschikt voor een inrichting als Erftoegangsweg (capaciteit is ca. 5000 mvt/etmaal, toegestane snelheid 30 km/u).

Verkeersveiligheid (vrachtverkeer Pothof)

In de huidige situatie wordt de Zuidzijde regelmatig gebruikt door vrachtverkeer van bedrijventerrein Pothof naar de Volgerweg (en verder Rozenburg uit). Dit leidt tot een onwenselijke situatie vanuit verkeersveiligheid. Bij de huidige verwijzingen via de bewegwijzering (en mogelijk ook via navigatiesystemen) wordt vrachtverkeer vanaf de Volgerweg over de Zuidzijde geleid. De ruime vormgeving van de kruising Volgerweg-Zuidzijde ondersteunt dit.



Vanuit verkeersveiligheid is het niet wenselijk vrachtverkeer door een woonstraat (30 km/u) te leiden. Met de komst van het MFC is dit een belangrijk aandachtspunt, gezien de verkeersaantrekkende werking van onder meer fietsverkeer en extra autoverkeer.

Omdat niet exact bekend is hoe het vrachtverkeer van de Pothof zich zal ontwikkelen, is aangenomen dat deze verkeersstroom gelijk blijft. Gezocht is naar de mogelijkheid om vrachtverkeer een alternatieve route te geven. De Oranjelaan is hiervoor een goede variant.

In principe is de route Oranjelaan geschikt voor de afwikkeling van dit verkeer. De rijbaan is voldoende breed voor doorstroming en manoeuvreerruimte. Ook is de aansluiting bij de Laan van Nieuw Blankenburg goed en overzichtelijk ingericht. Voor een groot deel vervult de Oranjelaan deze ontsluitende functie al.

Geadviseerd wordt langs de route Oranjelaan parkeervakken aan te brengen, zodat de rijroute zoveel mogelijk vrij en overzichtelijk gehouden wordt (hier kan dan ook op gehandhaafd worden). Onder andere wordt hiermee de bocht naar de Zuidzijde vrijgehouden van parkerende voertuigen.

Uiteindelijk is hiervoor een compleet maatregelenpakket nodig:

- *route vrachtverkeer wijzigen*: aan de gebruikers van de Pothof duidelijk aangeven dat de hoofdontsluiting voor vrachtverkeer via de Laan van Nieuw Blankenburg en Oranjelaan loopt en dit ook ondersteunen met bewegwijzering en routeverwijzing via navigatiesystemen.
- *Zuidzijde inrichten als Erftoegangsweg*: conform eisen van Duurzaam Veilig, met verkeersremmende maatregelen en inrichting. Een correcte inrichting zorgt voor voldoende juridische borging en daarmee de mogelijkheid om te handhaven op verkeerd gedrag.

Busroute Zuidzijde

Buslijn 105 heeft zijn route via de Zuidzijde, waarmee de halte op de Volgerweg bereikt wordt. Deze halte is van groot belang voor het MFC. Een alternatieve route zonder de Zuidzijde is daarmee niet makkelijk te vinden. De inrichting van de Zuidzijde voor 30 km/u dient wel rekening te houden met de bus. Tegelijkertijd is het advies hierbij vast te houden aan een 30 km/u snelheid voor de bus, om daarmee medegebruik door vrachtverkeer niet te aantrekkelijk te maken. In overleg met de vervoersmaatschappij (Connexxion) kan bepaald worden welk maatregelenpakket hierbij moet worden gerealiseerd. Dit zou onderdeel moeten zijn van het vervolgtraject.



Bereikbaarheid fiets

Het MFC is een voorziening die goed bereikbaar moet zijn voor langzaam verkeer. Dit is ook verwoord in het Programma van Eisen. In feite ligt de hele woonkern Rozenburg op fietsafstand van het nieuwe MFC (ca. 2 km). Op de Zuidzijde wordt geadviseerd hiervoor, ook bij de 30 km/u inrichting rekening mee te houden, vooral in relatie tot de verkeersonveiligheid door het vrachtverkeer van de Pothof en het autoverkeer van het MFC. Voor de Zuidzijde kan hierbij gedacht worden aan een inrichting met fiets suggestiestroken of een vrijliggend fietspad.

In het initiatiefvoorstel Fietspaden Volgerweg (ingediend op 10 november 2009 door Gemeentebelangen Rozenburg) wordt voorgesteld:

- tweerichting fietspad langs de Volgerweg tussen Meeuwensingel en Droespolderweg (mogelijk aangevuld met eenrichtingsfietspad van Zuidzijde naar de Laan van Nieuw Blankenburg). Dit als vervanging van de huidige fietsstroken
- veiliger maken fietsoversteek Droespolderweg
- veiliger maken kruising Zuidzijde-Volgerweg, mogelijk door aanbrengen van een plateau

De Volgerweg is onderdeel van een landelijke fietsroute (LF1a+b, Den Helder-Boulogne s/Mer) en een regionale fietsverbinding. Als onderdeel van het regionale netwerk komen verbeteringsmaatregelen in principe in aanmerking voor subsidiering van de Stadsregio Rotterdam, vergelijkbaar met de aanpak voor de Grote Stern.

Voorgesteld wordt om parallel aan de plantontwikkeling voor de Zuidzijde ook de aanpassing van de Volgerweg uit te werken, inclusief een faseringsvoorstel.



Parkeren

In 2008 is de parkeerdruk onderzocht door de gemeente Rozenburg (door middel van een nachttelling). Uit dit onderzoek blijkt:

- ter hoogte van MFC-locatie: 42% (op een capaciteit van 26 ppl)
- ten oosten van MFC locatie: 95% (op een capaciteit van 19 ppl)

Het huidige parkeer-terrein op MFC locatie is niet meegenomen in dit onderzoek. Voor de verdere studie wordt hiervoor de aanname gedaan dat deze 's nachts volledig bezet is. Het terrein heeft een capaciteit van 18 parkeerplaatsen.



In de nieuwe situatie wordt er vanuit gegaan dat de parkeercapaciteit op de Zuidzijde ongewijzigd blijft. Het parkeerterrein op de MFC-locatie wordt gecompenseerd op het nieuwe MFC-parkeerterrein.

Op basis van het opgegeven programma voor het MFC is in overleg met de parkeecoördinator van de bebouwingscommissie een concept parkeereis van (minimaal) 84 parkeerplaatsen bepaald (Bouwverordening gemeente Rotterdam). Daarnaast dienen er 18 parkeerplaatsen te worden gecompenseerd van de bestaande situatie en zijn er extra parkeerplaatsen toegezegd door het deelgemeentebestuur, om de parkeerdruk in de buurt te beperken.

De piekbehoefte voor het parkeren gaat uit van de nachtsituatie voor de woningen (als iedereen thuis is, maar het MFC gesloten) en de vroege avond voor het MFC (zwemlessen en sport, terwijl bewoners deels afwezig zijn vanwege avondactiviteiten elders), met een volledig gevuld parkeerterrein. Deze situatie wordt aangenomen als de meest slechte situatie.

	Huidige situatie			Nieuwe situatie		
locatie	Capaciteit	Bezetting		Capaciteit	Bezetting	
Zuidzijde – MFC	26	11	42%	26	11	42%
Zuidzijde – oostelijk	19	18	95%	19	18	95%
P-terrein	18	18	100%	18	18	100%
MFC-norm Rotterdam				84	84	100%
Extra uitgangspunt MFC				44	44	100%
totaal	82	47	57%	191	175	92%

Op basis van de huidige parkeerdruk op de Zuidzijde mag verwacht worden dat er met realisatie van de minimum-parkeereis en de compensatie van de bestaande plaatsen een tekort ontstaat op het aangenomen theoretische piekmoment. Realisatie van de extra toegezegde parkeerplaatsen zorgt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn om de maximale piek op te vangen. De parkeerdruk kan ervaren worden als 'vol', wat ook kan leiden tot zoekverkeer (dit doet zich voor bij bezettingen boven de 85%).

Over de toekomstige ontwikkeling van de parkeerdruk van de wijk is weinig bekend. Als rekening gehouden wordt met een jaarlijkse toename van de parkeerdruk in de buurt met 1%, zal over 10 jaar de bezetting in het studiegebied stijgen van 92% naar 94%.

Conclusies ten aanzien van de inrichting Zuidzijde

De Zuidzijde kan op basis van intensiteiten als 30 km/u erftoegangsweg ingericht worden.

Het profiel moet voldoen aan een aantal voorwaarden om de verkeersveiligheid te garanderen. Dit zijn uitgangspunten voor het ontwerp:

- het karakter van een 30km weg moet duidelijk zijn: juridisch sluitend, ten behoeve van de mogelijkheid om te kunnen handhaven
- tussen Volgerweg en entree MFC wordt extra aandacht besteed aan fietsvoorzieningen, in verband met verkeersveiligheid en comfort (stimulans voor fietsgebruik)
- bus 105 heeft route via Zuidzijde, gekoppeld aan halte op Volgerweg en rijdt 30 km/u
- uitgangspunt is dat vrachtverkeer via de Oranjelaan de Pothof bereikt (ontmoedigen gebruik Zuidzijde, stimuleren Oranjelaan)

Vanuit de Deelgemeente is aangegeven dat de geluidsbelasting op de Zuidzijde minimaal moet worden gehouden, door bijvoorbeeld de Zuidzijde in asfalt uit te voeren.

Om de ruimtelijke consequenties inzichtelijk te maken zijn twee varianten onderzocht: met vrijliggend fietspad en met fiets suggestiestroken. Deze varianten worden verderop in deze rapportage toelicht.

Uit de verkenning blijkt dat de ruimtelijke uitgangspunten inpasbaar zijn binnen de huidige beschikbare ruimte tussen parkeerplaatsen Zuidzijde (noordkant) en terreingrens MFC (bandenlijn huidige straat). Dit is in lijn met het voorgestelde Bestemmingsplan MFC.

Aanbevelingen over de inrichting van de Volgerweg

De maatregelen om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren op de Volgerweg zijn goed voor de bereikbaarheid van het MFC en passen goed in het verlengde van de voorgestelde inrichting van de Zuidzijde. Aanbevolen wordt om de uitwerking van het initiatiefvoorstel Volgerweg te combineren met de uitwerking van de Zuidzijde en de planvorming van het MFC. Op deze manier kan ook de fasering van de projecten worden geoptimaliseerd.

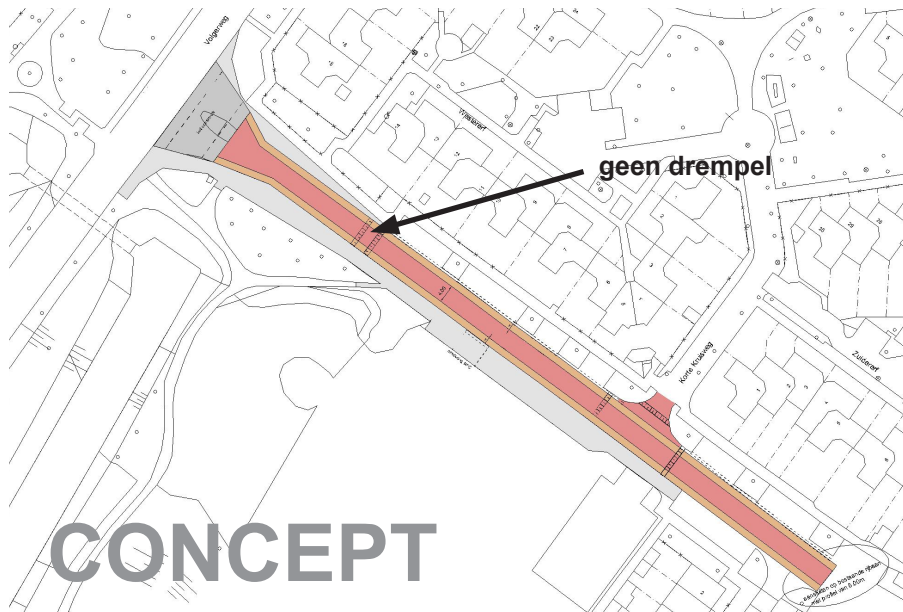
Een schetsvoorstel voor de Volgerweg kan gebruikt worden om met de Stadsregio Rotterdam af te stemmen over de inzet van subsidies voor het verbeteren van het regionale fietsnetwerk.

Ontwerpverkenning – 2 varianten voor de Zuidzijde

- In beide varianten is een duidelijke inritconstructie opgenomen bij de aansluiting Volgerweg, waarmee het karakter van de Zuidzijde ook voor het vrachtverkeer duidelijker wordt.
- Tussen de entree van het MFC en de Korte Kruisweg dient rekening gehouden te worden met voldoende manoeuvreerruimte en opstelgelegenheid.
- Bij uitvoering in asfaltverharding (vanwege minimale geluidsbelasting) dient extra aandacht gegeven worden aan de snelheidsbeperkende maatregelen, afgestemd met de busvervoerder.

Variant 1 - fietsstroken

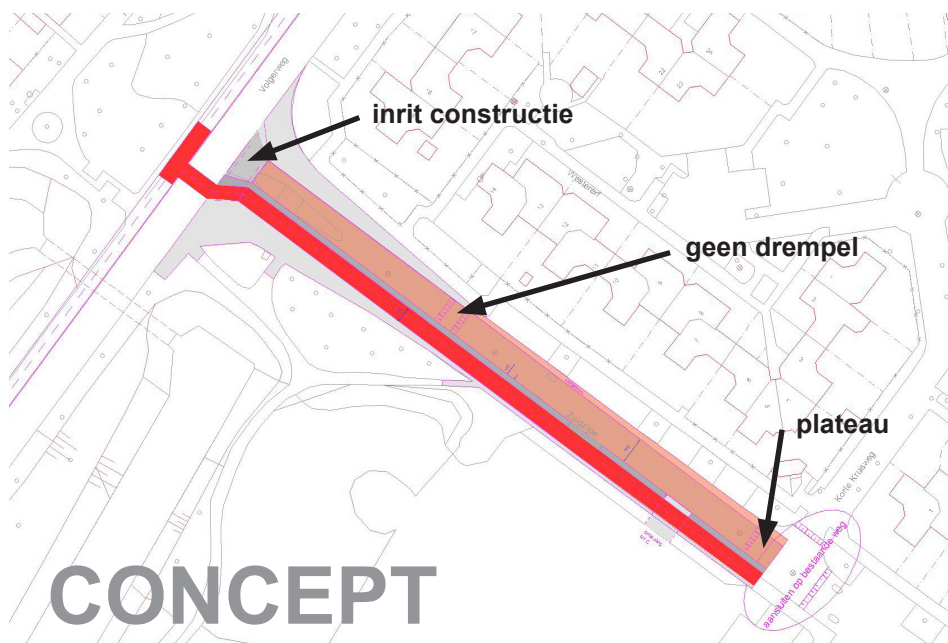
Aan weerszijden van de rijbaan van 4,00 meter worden 1,50 meter fietssuggestiestroken aangebracht, die doorlopen vanaf de inritconstructie bij de Volgerweg tot aan de projectgrens richting de Pothof. De complete rijbaan wordt uitgevoerd in asfalt. Als snelheidsremmende maatregel wordt voorgesteld een plateau-constructie te realiseren bij de Korte Kruisweg. Belangrijk aandachtspunt bij dit profiel zijn de haakse parkeervakken, in combinatie met de fietsstroken. Bij het passeren van motorvoertuigen maken de auto's gebruik van de ruimte van de fietsstroken.



variant met fiets-suggestiestroken

Variant 2 - vrijliggend fietspad

De rijbaan van 5,00 meter kan worden uitgevoerd in asfaltverharding. Voor het fietspad (3,00 meter) kan een open verharding of asfalt gekozen worden. Het fietspad hoeft in principe niet verder te lopen dan de entree van het MFC, omdat het merendeel van het fietsverkeer op de Volgerweg is gericht. Het ontwerp van de Zuidzijde kan goed aangesloten worden op een heringerichte Volgerweg met een vrijliggend fietspad aan de westzijde. Als snelheidsremmende maatregel wordt voorgesteld een plateau-constructie te realiseren bij de Korte Kruisweg.



variant met vrijliggend tweerichtingen fietspad tot aan MFC (entree MFC en aansluiting Volgerweg nog nader uit te detailleren)



Vervolgstappen

Het Bestemmingplan MFC Rozenburg stelt de ruimtelijke kaders voor de inrichting van de Zuidzijde vast. Het voorgestelde kader biedt voldoende mogelijkheden voor een verkeersveilige inpassing. Een vastgesteld Bestemmingsplan wordt in de loop van 2011 verwacht.

Met een besluit over een principe-profiel kan worden overgegaan tot uitwerking van een Schetsontwerp en kostenraming voor de Zuidzijde door dS+V en GW. Belangrijk is hierbij dat goed wordt afgestemd met de ligging en inrichting van het entreegebied voor het MFC. Als onderdeel van het ontwerpproces kan met busmaatschappij Connexxion afgestemd worden over een goede afwikkeling van het busvervoer.

Parallel hieraan kan ook door dS+V en GW een Schetsontwerp en kostenraming voor de Volgerweg gemaakt worden. Dit ontwerp kan afgestemd worden met de Stadsregio met het oog op subsidiëring Regionale Fietsroutes.