



## Memo

**Aan** : Loek Schaerlaeckens, KuiperCompagnons

**C.c.** : -

**Van** : Johan Eggink, Mobycon

**Betreft** : Beoordeling ontsluiting Max Euwe Quartier en K-Zoom Rotterdam

**Datum** : 1 oktober 2020

**Kenmerk** : M06802-M-E3-M

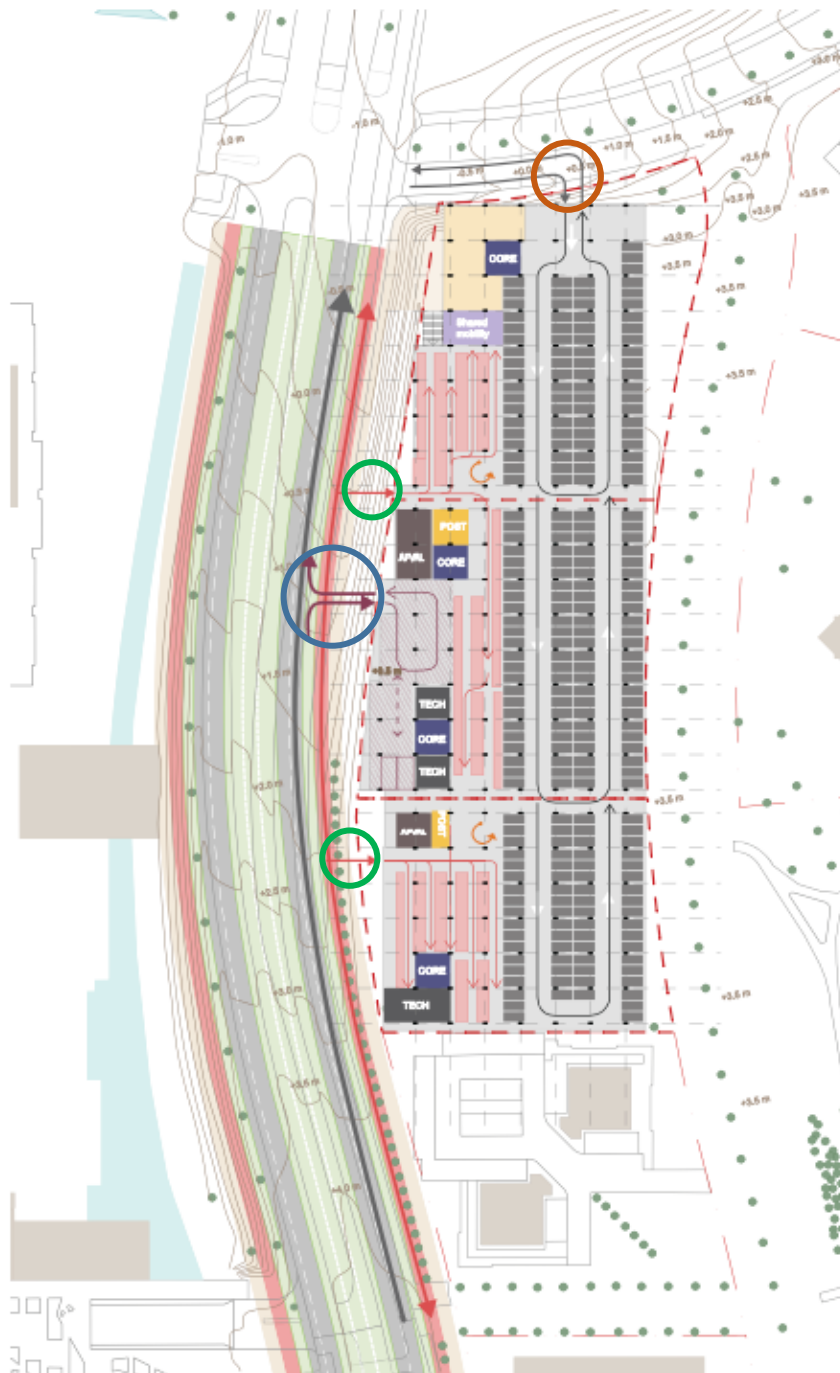
---

### Aanleiding en doel

Het Brainpark in Rotterdam wordt in de komende jaren geherstructureerd en getransformeerd van voornamelijk kantorengedrag tot gemengd gebied met ruimte voor wonen en diverse andere functies. Voor een deel van dit gebied heeft u Mobycon eerder gevraagd voor het uitvoeren van een verkeerskundige toetsing inclusief parkeren. Nu heeft u Mobycon gevraagd de voorziene ontsluiting van het plangebied te toetsen. In dit memo behandelen we de resultaten, waarbij we een uitsplitsing hebben gemaakt naar de ontsluiting voor laden en lossen, voor langzaam verkeer en het overige verkeer.

### Ontsluiting laden en lossen

De volgende figuur toont met een blauwe cirkel de voorziene route voor laden en lossen. Deze lichten we vervolgens toe.



Figuur 1. Voorziene ontsluiting plangebied, blauw: laden en lossen, groen: langzaam verkeer

De Duurzaam Veilig richtlijnen stellen dat op gebiedsontsluitingswegen het aantal kruispunten beperkt moet blijven en erfaansluitingen bij voorkeur niet worden toegepast. In de beleidsstukken van de gemeente Rotterdam wordt niet gesproken over het zoveel mogelijk voorkomen van extra conflictpunten op dit soort gebiedsontsluitingswegen. Echter, het ASVV 2012 geeft aan dat bij drukke gebiedsontsluitingswegen moet worden getracht zo min mogelijk conflictpunten te realiseren. Immers, meer conflictpunten betekent meer verkeersveiligheidsrisico's en meer uitwisselpunten wat gevolgen kan hebben voor de doorstroming op de hoofdroute. Er zijn echter wel mogelijkheden om een dergelijke nieuwe aansluiting verkeersveilig en "doorstromings-proof" in te richten.



Ten eerste worden alleen rechtsafbewegingen toegepast, waardoor autoverkeer elkaar niet kruist. Dat houdt in dat alleen vanaf het zuiden ingereden kan worden en enkel richting het noorden uitgereden. Tevens is het verstandig om – net als bij het noordelijker en het zuidelijker gelegen kruispunt K.P. van der Mandelelaan – een uitritconstructie te creëren. De verkeersveiligheid neemt toe doordat deze maatregel attentiewaarde creëert voor het fietspad en duidelijk maakt dat het een ondergeschikte (erfontsluiting) betreft. De doorstroming kan worden verbeterd door vanaf het zuiden een uitvoegstrook te realiseren, waardoor er voor vrachtverkeer dat inrijdt voldoende opstelruimte is. Wanneer voorrang verleend moet worden aan fietsers, blokkeert het vrachtverkeer daardoor niet het doorgaande verkeer. Daarnaast heeft deze uitvoegstrook voordelen voor de verkeersveiligheid, aangezien op de uitvoegstrook al ruimte en tijd is om – al rijdend – naderend en achteropkomend langzaam verkeer te spotten bij de oversteek. Het dode hoek-probleem speelt daardoor niet, met wel opnieuw als voorwaarde dat er geen obstakels worden gerealiseerd.

We stellen dat op deze locatie voldoende ruimte is voor de genoemde uitvoegstrook. Immers, de richtlijnen van het ASVV 2012 schrijven voor dat de breedte van een rechtsafstrook op een gebiedsontsluitingsweg minimaal 2,75 meter breed moet zijn (paragraaf 12.2.9). De groenstrook tussen de Kralingse Zoom en het naastgelegen fietspad bedraagt ter plaatse ongeveer 4,50 meter. Daarnaast is de Kralingse Zoom ter plaatse vrij breed met ongeveer 5 meter, terwijl de richtlijnen een breedte van 2,90 tot 3,50 meter of breder voorschrijven. Er is dus een marge om deze uitvoegstrook aan te leggen en op een goede manier aan te sluiten op het naastgelegen fietspad. Voor de ontsluitingsweg zelf wordt geen specifieke breedte voorgeschreven in het ASVV 2012, aangezien sprake is van een weg met beperkte functie op eigen terrein. Uitgaand van een maximumbreedte van een vrachtwagen van 2,60 meter<sup>1</sup>, is een breedte van de ontsluitingsweg van minimaal 7 meter aan te bevelen, zodat er voldoende passeerruimte is tussen twee eventueel tegemoetkomende vrachtwagens. In het huidige ontwerp is onvoldoende duidelijk te zien of deze ruimte er is. Bij het ontwerp is het van belang om rekening met deze breedte te houden.

Ook is het zicht op dit punt voldoende doordat de Kralingse Zoom relatief recht loopt, het fietspad vrijwel haaks zou kruisen met de op- en afrit en zich nabij de voorziene toegangsweg volgens het ontwerp geen bomen bevinden. Voorwaarde is wel dat er inderdaad geen obstakels worden geplaatst die het zicht belemmeren.

De voorziene locatie heeft echter ook een nadeel en dat is de afstand tot het noordelijker gelegen kruispunt met de K.P. van der Mandelelaan. De afstand tussen ontsluiting en kruispunt zou ongeveer 85 meter bedragen. Zoals in het ontwerp op het eerste gezicht is te beoordelen, komt de aansluiting ongeveer ter hoogte van het begin van de uitvoegstrook voor rechtsaf voor de K.P. van der Mandelelaan (gebaseerd op satellietbeelden van Google Maps). Ofwel zal de rechtsafstrook voor de K.P. van der Mandelelaan iets moeten worden ingekort, ofwel zou deze moeten samengaan met de oprit van het nieuwe kruispunt voor het laden en lossen als een soort weefstrook. Vanwege al vrij hoge intensiteiten op de Kralingse Zoom – zoals in het memo met de resultaten van de verkeerskundige toetsing aangetoond – is het van belang dat uitvoegstroken van dusdanige lengte zijn om het doorgaande verkeer zo min mogelijk te hinderen.

---

<sup>1</sup> Bron: <https://www.evofenedex.nl/kennis/vervoer/maten-en-gewichten-vrachtwagens/afmetingen-vrachtautos-en-combinaties-eu>



Het ASVV 2012 geeft geen specifieke minimale lengte op voor uitvoegstroken, maar inkorten lijkt op basis van veiligheid en doorstroming ongewenst. Ook weefbewegingen zijn vanwege de drukke Kralingse Zoom qua verkeersveiligheid en doorstroming ongewenst. Een voorkeur zou daarom zijn om de aansluiting iets zuidelijker te verplaatsen zodat de huidige rechtsafstrook voor het kruispunt in stand blijft. Op basis van satellietbeelden en het eerste huidige ontwerp lijkt dit passend te zijn. Er moet dan enkel door de chauffeurs een andere draai worden gemaakt om na het laden en/of lossen weer de Kralingse Zoom op te rijden. Door voor deze oplossing te kiezen, hoeft de uitvoegstrook voor het noordelijker gelegen kruispunt met de K.P. van der Mandelelaan niet te worden aangepast.

Aandachtspunt is de keerbewegingen die bevoorradend vrachtverkeer gaat maken op het kruispunt K.P. van der Mandelelaan en bij de aansluiting van Erasmus Plaza Parking. Bij het kruispunt K.P. van der Mandelelaan moet waarschijnlijk een lantaarnpaal in de westelijke berm worden verplaatst. Bij de aansluiting Erasmus Plaza Parking moet de vorm van de middenberm worden aangepast.

Een andere oplossing zou zijn dat het in- en uitrijden via de Max Euwelaan gebeurt. Echter, volgens de plannen wordt deze straat autovrij gemaakt. Daarnaast zou dit betekenen dat volgens het huidige ontwerp enkele parkeerplaatsen zouden moeten vervallen om de laad-en-loslocatie te kunnen bereiken. We hebben dan wel aangetoond in onze verkeerskundige toetsing dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn, maar dit is enkel wanneer er voldoende ruimte is voor extra fietsparkeerplaatsen bovenop de berekende fietsparkeervraag, om daarmee het aantal autoparkeerplaatsen te kunnen laten dalen. Dit is dus mogelijk een ongewenste oplossing. Een laatste mogelijkheid is dat via de toegang van het parkeerterrein wordt gereden. Er hoeven dan minder parkeerplaatsen te vervallen en er ontstaan minder conflicten dan wanneer het fietspad langs de Kralingse Zoom gekruist moet worden. Ons inziens is dit dan ook de beste oplossing qua ontsluiting voor laden en lossen en bevelen we het aan om hierover verder met de gemeente in gesprek te gaan.

#### Ontsluiting langzaam verkeer

Voor langzaam verkeer zijn er vanaf de Kralingse Zoom gezien twee toegangswegen voorzien, welke op de eerder getoonde figuur met groene cirkels worden aangegeven. Positief is dat dit langzame verkeer zich door deze toegangswegen niet hoeft te mengen met het autoverkeer op de K.P. van der Mandelelaan of het parkeerterrein. Doordat de snelheden lager zijn, zien we geen bezwaren om deze extra conflictpunten te realiseren. Voorwaarde is wel wederom dat er geen obstakels worden geplaatst die het zicht belemmeren.

#### Ontsluiting autoverkeer

Voor het overige verkeer is de toegangsweg voorzien op de locatie die in de eerder getoonde figuur met een oranje cirkel is aangegeven. De toegangsweg mondt uit op het parkeerterrein van het plangebied. De weg vanaf de Kralingse Zoom richting de toegangsweg bestaat al en is met een breedte van 7 meter breed genoeg om dit verkeer op te vangen. Voor de toegangsweg zelf lijkt er volgens het ontwerp een voldoende brede ruimte te zijn om verkeer hier goed af te wikkelen.

De afstand tussen de toegangsweg en het kruispunt met de Kralingse Zoom bedraagt ongeveer 40 meter. Echter, we verwachten als gevolg hiervan geen veiligheids- of doorstromingsproblemen op de Kralingse Zoom, vanwege de uitvoegstrook op de Kralingse Zoom richting de K.P. van der Mandelelaan die al aanwezig is. Op de locatie van de voorziene aansluiting zelf is sprake van een fors hoogteverschil, waardoor het lastig lijkt om een steile in- en uitrit te maken. Bovendien kan dit leiden tot kop-staartongevallen. Voor de meest verkeersveilige situatie en goede zichtlijnen, adviseren we om de ontsluiting aan de noordzijde van de Max Euwelaan te realiseren. Voorwaarde is wel dat er geen obstakels worden geplaatst die deze zichtlijnen beperken.

