

NOTITIE

Betreft: Proefafsluiting Nieuwenhagerstraat – Resultaten

Datum: 31 januari 2013

AANLEIDING

Het Steenen Kruis is toe aan een reconstructie zowel vanuit onderhouds- als verkeersveiligheidsoverwegingen. In de notitie "Voorstel vormgeving Steenen Kruis" d.d. 7 juli 2011 wordt een nadere toelichting gegeven over de mogelijkheden en onmogelijkheden van de verschillende oplossingen van dit kruispunt. Hierin wordt de voorkeur uitgesproken voor een rotonde waarbij er uitgegaan wordt van een afsluiting van de Nieuwenhagerstraat.

Op basis van deze notitie heeft de raad op 29 september 2011 besloten krediet beschikbaar te stellen voor de aankoop en sloop van diverse panden aan het Steenen Kruis om zodoende de realisatie van een rotonde mogelijk te maken. Op basis van de gevoerde discussies tijdens de betreffende raadsvergadering heeft wethouder Janssen toegezegd de mogelijkheden te onderzoeken om de Nieuwenhagerstraat open te houden. Dit onderzoek is door adviesbureau DHV uitgevoerd en beschreven in de rapportage "Steenen Kruis – Verkeerskundig ontwerp en motivering" d.d. maart 2012, gewijzigd 31 januari 2013. Het advies van DHV is om te kiezen voor een rotonde met 3 takken en dus met een afsluiting van de Nieuwenhagerstraat. Daarbij wordt opgemerkt dat er dan wel een toename van verkeer op de omringende straten van de Nieuwenhagerstraat te verwachten is, maar dat met een beperkt aantal eenvoudige flankerende maatregelen dit verkeer zodanig gespreid kan worden, dat de impact voor individuele straten zeer beperkt zal zijn.

Om het effect van de afsluiting van de Nieuwenhagerstraat op de omliggende straten inzichtelijk te krijgen, is tussen 1 september 2012 en 1 december 2012 bij wijze van proef de Nieuwenhagerstraat afgesloten. Op basis van het advies in paragraaf 4.2 van het DHV-rapport is tevens als flankerende maatregel de Olmenstraat aangeduid als éénrichtingsweg. De bestaande éénrichtingsweg in de Lindestraat tussen de Nieuwenhagerstraat en Olmenstraat is daarbij gehandhaafd. Zowel voor als tijdens de afsluiting zijn in diverse omliggende straten verkeerstellingen uitgevoerd.

1. RESULTATEN TELLINGEN

In onderstaande tabel en de figuur op de volgende bladzijde staan de resultaten van de tellingen weergegeven (in motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag voor beide rijrichtingen tezamen).

Locatie	Gelegen tussen	VOOR (15juni-21juni 2012)	TIJDENS (22nov-28nov 2012)	Vershil
Maastrichterlaan	Nieuwenhagerstr-Hovenstr	6152	6041	-111 (2%)
Rotscherweg	Groenstr-N299	4425	3904	-521 (12%)
Nieuwenhagerstraat	Esdoonrstr-Lindestr	1831	698	-1133 (62%)
Salesianenstraat	Lindestr-Rect. ter Meerstr	1198	1457	+259 (22%)
Esdoonstraat	K Doormanstr-Nieuwenhagerstr	1119	1288	+169 (15%)
Lindestraat	Rechtstr-Slotestr	310	596	+286 (92%)
Olmenstraat	Maastrichterln-Lindestr	319	480	+161 (50%)



In het vigerende Mobiliteitsplan uit 2009 is een gewenste maximale verkeersintensiteit voor erftoegangswegen opgenomen van 3.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Uitgaande van een spitsuurintensiteit van 10% betekent dit circa 5 voertuigen per minuut. Alle wegen blijven zowel zonder als met afsluiting van de Nieuwenhagerstraat ver onder deze grens van 3.000mvt/etm behoudens de Maastrichterlaan en Rötscherweg maar daarop zijn ook hogere intensiteiten toegestaan omdat deze niet zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg maar als ontsluitingsweg.

Voor de classificatie van een rustige woonstraat wordt landelijk (ASVV) een intensiteit aangehouden van 1.000mvt/etm. De Salesianenstraat en Esdoornstraat liggen daar zowel met als zonder afsluiting een beetje boven. De Salesianenstraat stijgt van 1198 naar 1457mvt/etm, de Esdoornstraat stijgt van 1119 naar 1288mvt/etm.

De grootste afname is logischerwijs te zien op de Nieuwenhagerstraat met 1133 voertuigen per etmaal. Daarnaast zijn er afnames in de Röttscherweg (-521) en Maastrichterlaan (-111).

De toenames zijn over de diverse straten goed verdeeld en varieert tussen de 160 en 260mvt/etm. Het instellen van éénrichtingsverkeer in de Olmenstraat, zoals door DHV geadviseerd, heeft daarmee inderdaad zijn beoogde doel bereikt.

De grootste toename bevindt zich in de Lindestraat met 286 voertuigen per etmaal en daarna in de Salesianenstraat met 259. Omgerekend is dit 1 voertuig per 2 minuten.

Vanwege de zeer lage etmaalintensiteit is de procentuele toename in de Lindestraat en Olmenstraat groot, respectievelijk 92% en 50%. In absolute zin zijn de toenames echter zeer beperkt (286 respectievelijk 161mvt/etm).

De prognoses zoals DHV die met behulp van het verkeersmodel heeft gemaakt en heeft weergegeven in paragraaf 4.1 en 4.2 van hun rapportage, komen redelijk goed overeen met de telresultaten. In het model wordt een grotere toename voorspeld op de Salesianenstraat en Esdoornstraat maar dat komt doordat in het model de Lindestraat tussen de Olmenstraat en Sloterstraat niet is opgenomen. De toename op de Lindestraat is daardoor aan de Salesianenstraat en Esdoornstraat toegekend.

2. REACTIES OMWONENDEN

Diverse omwonenden hebben naar aanleiding van de proefafsluiting hun mening kenbaar gemaakt. Hieronder een overzicht van iedereen die heeft gereageerd met een korte beschrijving van hun belangrijkste opmerking(en):

- Brief/overleg mevr. Ringens, Maastrichterlaan 2. Hebben aan de achterzijde aan garage met een uitrit aan de Nieuwenhagerstraat
 - De omrijfactor is te groot.
 - Vanwege het smalle wegprofiel van de Esdoornstraat ontstaan er problemen met tegemoetkomend verkeer
- Brief dhr. Pelzer, Nieuwenhagerstraat 40:
 - Extra omrijden -> extra kosten
 - Omrijden gaat door te smalle straten, mede agv hoge parkeerdruk -> ergernis bij tegemoetkomend verkeer
 - Het éénrichtingsverkeer in de Lindestraat wordt vaak genegeerd
 - Vrachtverkeer rijdt zich klem door de afzetting
- Telefoon mevr. Janssen, Nieuwenhagerstraat 12: was blij met de afsluiting, het is een rustige straat geworden
- Telefoon dhr. De Waal, Nieuwenhagerheidestraat 3: Op doodlopend stukje van de Nieuwenhagerstraat wordt nu meer geparkeerd, waaronder ook dubbel geparkeerd. Daardoor wordt ook de uitrit van achteromgarages geblokkeerd
- Mail dhr. Weijers, Maastrichterlaan 15: de bereikbaarheid van hun winkel is verslechterd omdat er op de parkeerplaatsen bij de winkel in de Maastrichterlaan meer wordt geparkeerd door bewoners aan hun overzijde. Zij hebben een garage aan de achterkant die bereikbaar is via de Nieuwenhagerstraat maar zijn niet allemaal bereid om daarvoor om te rijden. Ook bezoekers van de winkels aan de Maastrichterlaan parkeren momenteel nog vaak in het eerste deel van de Nieuwenhagerstraat en dat kan bij een afsluiting niet meer.
- Mail dhr. Starmans, Groenstraat 29: moet vaker omrijden door tevens te smalle straten met hoge parkeerdruk en spelende kinderen

- Overleg dhr. Hinskens en dhr. Kuijpers, Nieuwenhagerheidestraat 76 en 78: hebben beide een achteringang via de Nieuwenhagerstraat.
 - Extra omrijden, extra kosten
 - Een van de bewoners heeft een eigen bedrijf en heeft daardoor extra veel aankomst- en vertrekmomenten met de auto
 - Verzoeken om afsluiting bij Nieuwenhagerstraat 1 te plaatsen zodat hun achterinrit via de rotonde rechtstreeks bereikbaar blijft. Ook de bewoners van Nieuwenhagerstraat 1 t/m 11 kunnen hun gezamenlijke inrit naar de garages dan via de rotonde bereiken.
 - Hoe moet verkeer in de Nieuwenhagerstraat keren? Denk ook aan de Rd4.
- Mail/brief/overleg dhr. en mevr. Sparla, Lindestraat 6:
 - Voor bewoners Nieuwenhagerstraat en Lindestraat (tussen Nieuwenhagerstraat en Olmenstraat) grote omweg, vooral als je de afkomstig bent vanaf het Steenen Kruis;
 - Voorstel om eenrichtingsverkeer in de Lindestraat op te heffen zodat verkeer via de Lindestraat de Nieuwenhagerstraat kan bereiken en niet via de Salesianenstraat en Esdoornstraat hoeft.
- Brief mevr. Jansch Knorth, Olmenstraat 60: grote omleiding voor bewoners met een garage tussen de Nieuwenhagerstraat en Olmenstraat.

Samengevat zijn de belangrijkste klachten:

1. er moet veel worden omgereden
2. de omliggende straten (Olmenstraat, Lindestraat, Esdoornstraat, Salesianenstraat) zijn smal en er wordt veel geparkeerd waardoor er problemen ontstaan met tegemoetkomend verkeer
3. er is minder parkeermogelijkheid in de Maastrichterlaan, waardoor de aanwezige winkels minder goed voor hun klanten bereikbaar zijn

Ad 1: omrijden

Dat er extra omgereden moet worden, is een logisch gevolg van een wegafsluiting en valt niet te voorkomen. De grootste omleiding ontstaat als men exact van de ene kant van de afsluiting exact aan de andere kant moet zijn. In de figuren A1 en B is de omleiding voor beide routes aangegeven.

De omleiding in figuur A1 (noord -> zuid) bedraagt 1240 meter. De omleiding in figuur B (zuid -> noord) bedraagt 580 meter. Deze laatste omleiding is de kortste die er met het beschikbaar wegennet mogelijk is. De omleiding in figuur A1 is groter vanwege het éénrichtingsverkeer in de Olmenstraat en Lindestraat. Het éénrichtingsverkeer in de Olmenstraat is bedoeld om de toename van verkeer in de omliggende woonstraten als gevolg van de afsluiting te spreiden. Daarnaast is het wegprofiel van de Olmenstraat smal omdat één kant van de rijbaan volledig gebruikt wordt om te parkeren. Bij tegemoetkomend verkeer is er geen uitwijkmogelijkheid.

Een mogelijkheid om de omleiding in figuur A1 te verkleinen, is door het opheffen van het bestaande éénrichtingsverkeer in de Lindestraat tussen de Nieuwenhagerstraat en de Olmenstraat, zie figuur A2. De omleidingsafstand wordt daarmee verkleind van 1240 meter naar 890 meter. Om te kunnen garanderen dat tegemoetkomend verkeer elkaar in deze straat kan passeren, is het wel noodzakelijk hier een parkeerverbod in te stellen. Aangezien het een kort wegvak betreft van circa 75 meter is de afname van aantal parkeerplaatsen beperkt (circa 8 tot 10). Dit kan nog verder worden beperkt door eventueel de aanwezige groenstroken in te richten als parkeerplaats.

Deze optie kan eventueel aangevuld worden met het instellen van éénrichtingsverkeer in de Lindestraat op het deel tussen de Olmenstraat en de Rechtstraat waarbij inrijden alleen is toegestaan vanaf de Rechtstraat. Ook op dit deel is de rijbaan smal en wordt één kant volledig

door geparkeerde auto's bezet. Ook hiervan is het doel het voorkomen van problemen bij het passeren van tegemoetkomend verkeer en het verspreiden van de toenames van verkeer in omliggende woonstraten.

Uit de reacties van omwonenden blijkt dat ook diverse bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat en Maastrichterlaan een achteromingang en parkeerplaats hebben die bereikbaar is via de Nieuwenhagerstraat. Ook zij zullen worden geconfronteerd met extra omleidingen en dus is het ook in hun belang om de omleiding zo kort mogelijk te houden.

Ad 2: te smalle straten

Enkele straten zijn inderdaad smal hetgeen voornamelijk wordt veroorzaakt doordat er veel op de rijbaan wordt geparkeerd. Hier wordt in de Olmenstraat reeds rekening mee gehouden door éénrichtingsverkeer in te stellen. En zoals onder Ad 1 aangegeven, wordt daar in de optie van figuur A2 rekening mee gehouden door het instellen van een parkeerverbod en mogelijk éénrichtingsverkeer in de Lindestraat.

De Salesianenstraat en Esdoornstraat zijn in de huidige situatie wegen die iets zwaarder worden belast dan de overige straten. De Salesianenstraat heeft echter ook een iets breder wegprofiel, de parkeerdruk is iets lager en er zijn tevens op enkele locaties aanvullende maatregelen aanwezig zoals een parkeerverbod en een wegversmalling/verkeersdrempel/zebra.

In de Esdoornstraat is tussen de Salesianenstraat en Olmenstraat een aparte langspaarkeerstrook aanwezig waardoor er daar ook minder op de rijbaan wordt geparkeerd. Op het wegdeel tussen de Nieuwenhagerstraat en Olmenstraat is het wegprofiel iets smaller en wordt er veel aan één kant van de rijbaan geparkeerd. Door te kiezen voor de optie in figuur A2 wordt er echter geen toename verwacht op dit wegdeel omdat het bestaande éénrichtingsverkeer in de Lindestraat wordt opgeheven. De afsluiting van de Nieuwenhagerstraat heeft daarmee hier geen verandering van verkeersintensiteit tot gevolg.

Ad 3: parkeermogelijkheid Maastrichterlaan e.o.

Als gevolg van de aankoop en sloop van diverse panden in de hoek Kantstraat-Maastrichterlaan wordt er ruimte gecreëerd voor de realisatie van een rotonde. Binnen deze ruimte is het ook mogelijk hier extra parkeerruimte te realiseren.

Overige aandachtspunten:

1. er dienen goede voorwaarschuwingsborden geplaatst te worden in de Nieuwenhagerstraat om te voorkomen dat verkeer onnodig het doodlopend stukje Nieuwenhagerstraat inrijdt;
2. aan het eind van de Nieuwenhagerstraat dienen eventueel parkeerverboden geplaatst te worden om dubbel parkeren te voorkomen;
3. bestaande inritten aan het eind van de Nieuwenhagerstraat kunnen iets verbreed worden zodat deze altijd goed bereikbaar blijven. Met name de twee inritten van de toegangswegen naar de achteromgarages



