

**AAN** G. DE BRUIN, GEMEENTE NIJKERK  
**VAN** J. HAVEMAN  
**ONDERWERP** WONINGBOUW DE GLOBE HOEVELAKEN  
**DATUM** 14 APRIL 2016

## 1. Inleiding

In de kern Hoevelaken wordt in de zuidoostelijke oksel van de kruising Stoutenburgerlaan – J.J.A. Goeverneurlaan woningbouw geprojecteerd. Het gaat om de realisering van een vrijstaande woning, twee twee-onder-een-kappers en zeven woningen in een rij. De rijtjeswoningen ontsluiten via een nieuw te realiseren weg, waaraan ook de parkeerplaatsen voor deze woningen worden gerealiseerd. Deze nieuwe doodlopende verbinding wordt aangesloten op de J.J.A. Goeverneurlaan. De vrijstaande woning krijgt eveneens een aansluiting op de J.J.A. Goeverneurlaan. De



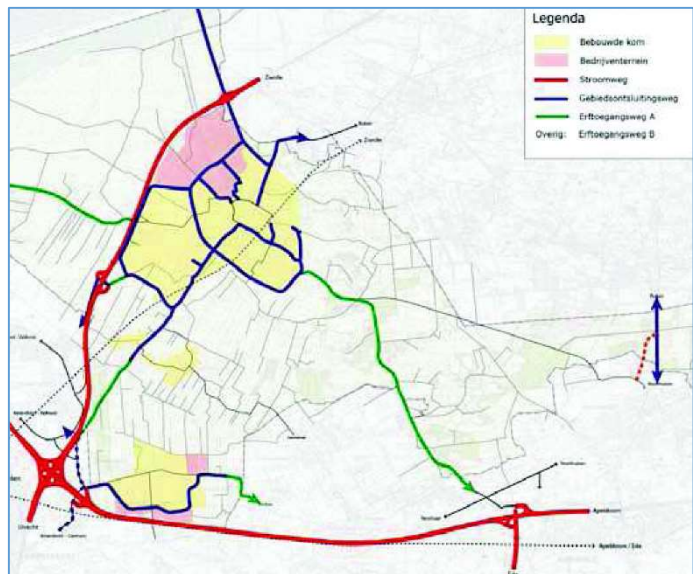
twee onder een kap woningen ontsluiten rechtstreeks op de Stoutenburgerlaan. Bij de gemeente Nijkerk leeft nu de vraag of de ontsluiting van de nieuwe geprojecteerde woningen op beide wegen gaat leiden tot verkeers(veiligheids)problemen. BVA Verkeersadviezen is gevraagd op deze vraag een antwoord te geven. In voorliggende notitie komt het antwoord en de onderbouwing hiervan aan de orde. In paragraaf 2 beschrijven wij de huidige situatie waarna wij in paragraaf 3 ingaan op de verkeerskundige effecten die de realisering van de woningen heeft.

## 2. Beschrijving huidige situatie

Zoals in de inleiding al is aangegeven liggen de woningen in de hoek van de Stoutenburgerlaan en de J.J.A. Goeverneurlaan en vindt ontsluiting plaats op beide wegen.

### Wegencategorisering

In het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Nijkerk is de wegenstructuur gecategoriseerd. In dit GVVP is alleen de Koninginneweg aan de zuidzijde van de kern als gebiedsontsluitingsweg aangeduid. De overige wegen in Hoevelaken, waaronder dus ook de Stoutenburgerlaan en de J.J.A. Gouverneurlaan vallen in de laagste categorie: erftoegangsweg. Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom staat de verblijfsfunctie min of meer centraal en bedraagt de snelheid in principe 30 km/uur.



In de huidige situatie is dit snelheidsbeeld (nog) niet overal doorgevoerd. Op de J.J.A. Gouverneurlaan bedraagt de maximum snelheid wel 30 km/uur, maar op de Stoutenburgerlaan mag gewoon 50 km/uur worden gereden.

### Huidige vormgeving

De J.J.A. Gouverneurlaan is een typische woonstraat met (nu nog) overwegend eenzijdige bebouwing. De weg heeft een profielbreedte van circa 5 meter en is aan de zuidzijde voorzien van langspaarkeervakken buiten de rijbaan.

De weg is verhard met een klinkerverharding en heeft trottoirs aan beide zijden van de rijbaan. Er is sprake van een gemengde verkeersafwikkeling, dat wil zeggen dat alle verkeersdeelnemers (uitgezonderd de voetgangers) gebruik maken van dezelfde verkeersruimte, en er is geen markering op de rijbaan aanwezig.

De Stoutenburgerlaan heeft een ander profiel. Deze weg heeft een asfaltverharding. De rijbaan is onderverdeeld in een centrale rijloper voor het gemotoriseerde verkeer en fietssuggestiestroken aan beide zijden van de rijloper. Deze stroken zijn door middel van 1-1 markering gescheiden van de rijloper. De totale breedte van de rijbaan is met 6,25 meter dan ook wat groter dan de breedte van de J.J.A. Gouverneurlaan. Ook deze weg kenmerkt zich door de aanwezigheid van trottoirs aan beide



zijden. Deze zijn door middel van een groenstrook van de rijbaan gescheiden. Op de Stoutenburgerlaan zijn geen parkeervoorzieningen op of langs de rijbaan aanwezig. Ter hoogte van het plangebied bevindt zich een bushalte op de Stoutenburgerlaan aan beide zijden van de rijbaan.

Het kruispunt tussen de Stoutenburgerlaan en de J.J.A. Goeverneurlaan is voorzien van een plateau (verhoogd kruisingsvlak). Dit plateau is in een van de rijbaan afwijkende kleur vormgegeven en op het plateau dient het verkeer vanuit de J.J.A. Goeverneurlaan voorrang te verlenen aan het verkeer op de Stoutenburgerlaan. Om deze voorrangssituatie te benadrukken lopen de fietssuggestiestroken door over het plateau. Deze vormgeving is op meerdere kruispunten op de Stoutenburgerlaan toegepast. Op het plateau ter hoogte van de J.J.A. Goeverneurlaan is aan de zuidzijde van het kruispunt op de Stoutenburgerlaan een voetgangersoversteekplaats aanwezig. Deze heeft vorm gekregen in een zebra en is voorzien van een versmalling voor het gemotoriseerde verkeer.



### Verkeersgegevens

Om inzicht te krijgen in het gebruik van de wegen is op zowel de Stoutenburgerlaan als op de J.J.A. Goeverneurlaan een mechanische verkeerstelling uitgevoerd. Deze tellingen hebben gedurende twee weken plaatsgevonden in het voorjaar. De tellingen zijn uitgevoerd van dinsdag 1 t/m maandag 14 maart 2016. De resultaten van deze tellingen zijn weergegeven in tabel 1.

**Tabel 1:** *Etmaalintensiteit gemiddelde werkdag (in motorvoertuigen per etmaal)*

Straat	wegvak	2016
Stoutenburgerlaan	J.J.A. Goeverneurlaan - Resedalaan	2.850
J.J.A. Goeverneurlaan	Meerveldlaan - Stoutenburgerlaan	370

Uit de tabel blijkt dat de etmaalintensiteit op een gemiddelde werkdag op de Stoutenburgerlaan nog onder de 3.000 motorvoertuigen per etmaal ligt. De intensiteit op de J.J.A. Goeverneurlaan ligt vele malen lager en bedraagt op een gemiddelde werkdag nog geen 400 motorvoertuigen.

De uitgevoerde tellingen hebben betrekking op een periode van 2 weken. Om te bepalen of de gegevens representatief zijn, zijn deze vergeleken met de resultaten van de tellocaties in de directe omgeving, die in het kader van het verkeersmonitoringsprogramma Nijkerk periodiek worden geregistreerd. Het gaat hierbij om de wegvakken op de Stoutenburgerlaan tussen de Koninginneweg en het Ridderspoor en tussen de Oosterdorpsstraat en de Parklaan. In tabel 2 is de

etmaalintensiteit weergegeven op de gemiddelde werkdag op beide locaties in 2014 en 2015.

**Tabel 2:** *Etmaalintensiteit gemiddelde werkdag (in motorvoertuigen per etmaal)*

wegvak	2014	2015
Koninginneweg – Ridderispoor	3.000	2.800
Oosterdorpsstraat - Parklaan	2.350	2.600

Uit de tabel blijkt dat de intensiteit wat varieert, afhankelijk van het telpunt en het telmoment. Echter op basis van deze telresultaten, die een vergelijkbaar beeld geven met de telling net ten zuiden van de J.J.A. Goeverneurlaan, kan worden aangenomen dat de tellingen uit 2016 representatief zijn.

### 3. Verkeerskundige effecten

In totaliteit gaat het om de realisering van 12 woningen. Uitgaande van een algemeen gangbare ritgeneratie van 7 ritten per woning per etmaal, zal het aantal ritten op etmaalbasis circa 85 motorvoertuigen bedragen. Circa 30 hiervan, afkomstig van de vier twee-onder-een-kap woningen, zullen direct op de Stoutenburgerlaan ontsluiten en de overige 55 op de J.J.A. Goeverneurlaan. Van deze laatste 55 voertuigen mag worden aangenomen dat deze uiteindelijk ook de Stoutenburgerlaan zullen gaan gebruiken. De voertuigen zullen zich vervolgens verdelen over het noordelijke en zuidelijke deel van de Stoutenburgerlaan. Van de verdeling van het verkeer over beide richtingen zijn geen gegevens bekend, maar de veronderstelling dat meer verkeer in zuidelijke dan in noordelijke richting zal gaan, lijkt gezien de ligging van deze locatie ten opzichte van de externe ontsluitingsstructuur en het centrum van Hoevelaken reëel. Als we uitgaan van een verdeling 35% - 65% dan betekent dit voor het zuidelijke deel een toename van het verkeer met 55 voertuigen. Gerelateerd aan de 2.850 voertuigen die hier al rijden, een toename van nog geen 2%. Een toename die de Stoutenburgerlaan ook eenvoudig kan verwerken. Er zijn op de Stoutenburgerlaan dan ook geen afwikkelingsproblemen te verwachten.

De vervolgvraag is dan of het verkeer voldoende mogelijkheden heeft om de Stoutenburgerlaan op te rijden. Hiervoor is een capaciteitsberekening uitgevoerd (zie bijlage 1). Hierbij is uitgegaan van het avondspitsuur, aangezien de intensiteit in deze periode het hoogst is. De intensiteit op de Sportweg is gelijkgesteld aan de huidige intensiteit op de J.J.A. Goeverneurlaan (370 motorvoertuigen per etmaal) en het verkeer op de noordelijke tak van de Stoutenburgerlaan is gelijkgesteld aan de zuidelijke tak. De uitwisseling tussen de Stoutenburgerlaan (noord en zuid) en de J.J.A. Goeverneurlaan en de Sportweg is bepaald aan de hand van de intensiteitsverhoudingen op de wegen.

Aangenomen wordt dat van al het verkeer dat de nieuwbouw genereert 25% in het avondspitsuur wordt afgewikkeld (21 ritten) en dat al het verkeer de woningen verlaat. Deze situatie zal naar verwachting niet overeenkomen met de praktijk, waarin de ritten in het avondspitsuur over het algemeen naar de woningen toe zullen worden gemaakt, maar geeft voor het kruispunt wel de meest ongunstige situatie weer. Alle woning gebonden ritten zijn toegedeeld aan de J.J.A. Goeverneurlaan, dit ondanks dat een deel van de woningen rechtstreeks op de Stoutenburgerlaan ontsluit. De verdeling van deze woning gebonden ritten is zoals al eerder vermeld 65% in zuidelijke richting



en 35% in noordelijke richting. Er worden geen oversteek bewegingen gemaakt naar de Sportweg.

Uit de berekening blijkt dat er op geen enkele wijze sprake is van wachttijd op de J.J.A. Goeverneurlaan. Dit betekent dat dit verkeer eenvoudig via het kruispunt kan worden afgewikkeld. Hiermee is dan ook aangetoond dat voor het verkeer vanaf de woningen die direct ontsluiten op de Stoutenburgerlaan geen afwikkelingsproblemen te verwachten zijn. En het zelfde geldt dan ook voor de aansluiting van de ontsluitingsweg ten behoeve van de zeven rijtjeswoningen op de J.J.A. Goeverneurlaan, omdat de intensiteiten daar nog veel lager liggen.

Gegevens over de rijnsnelheid zijn op deze exacte locatie niet bekend, maar van het telpunt tussen de J.J.A. Goeverneurlaan en de Resedalaan wel. Hieruit blijkt dat de gemiddelde snelheid op dit wegvak iets boven de 40 km/uur ligt en de V85 net iets onder de 50 km/uur. De V85 is de snelheid die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden. Het gaat hierbij echter om het voorliggende wegvak, terwijl in deze situatie sprake is van een locatie nabij een kruispunt. Aangenomen mag worden dat, vanwege de aanwezigheid van een plateau en een zebra met versmalling, de snelheid hier ter plaatse lager ligt.

Gezien de lage intensiteiten, het feit dat er geen wachttijden zijn om de Stoutenburgerlaan op te kunnen rijden en de lage snelheden, ligt het niet in de lijn der verwachting dat er onveilige situaties zullen ontstaan bij het verlaten van de percelen die direct ontsluiten op de Stoutenburgerlaan. Bovendien is directe ontsluiting op deze weg niet iets dat in de huidige situatie niet voorkomt en vanuit dat perspectief nieuw en onverwacht zou kunnen zijn. Langs grote delen van deze weg ontsluiten woonpercelen direct op de Stoutenburgerlaan. Desondanks wordt wel geadviseerd de snelheid op de Stoutenburgerlaan te verlagen naar 30 km/uur. Deze snelheid is meer passend bij het wegbeeld en de functie van de Stoutenburgerlaan. Daarnaast merken wij op dat bij het situeren van de uitritten van de woningen aan de Stoutenburgerlaan rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van het zebrapad en de bushalte (indien één of beide voorzieningen ook in de toekomst in stand blijven).

Ten aanzien van de aanwezigheid van het zebrapad merken wij op dat deze kan worden gehandhaafd indien er op deze locatie door relatief grote aantallen voetgangers (geconcentreerd) wordt overgestoken of indien er sprake is van kwetsbare doelgroepen (kinderen, ouderen gehandicapt). In het verleden werd deze oversteekplaats veelvuldig gebruikt door leerlingen van de inmiddels verwijderde basisschool. Onduidelijk is of de oversteekplaats nu nog een rol vervult voor de genoemde doelgroepen. Als dit niet het geval is dient de zebra te worden verwijderd. Het plateau kan dan worden ingekort. Mocht de oversteekbehoefte er nog wel zijn dan kan de voorziening in de huidige vorm blijven liggen, mits dit als gevolg van de nieuwe uitritten mogelijk is (en past binnen het gemeentelijke beleid). Voor de bushalte geldt dat een halterende bus mogelijk zichtproblemen kan opleveren voor verkeer dat de uitritten bij de woningen verlaat. Een en ander uiteraard afhankelijk van de exacte situering van de uitritten. Ook hiervoor geldt dat het kunnen handhaven van de bushalte valt of staat met de ligging van de uitritten.

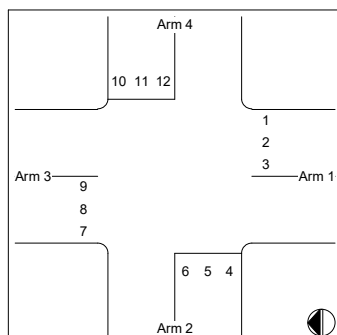
Geconcludeerd kan worden dat er geen verkeerskundige overwegingen zijn op basis waarvan de realisering van deze ontwikkeling moet worden afgeraden. Wel wordt

geadviseerd de maximum snelheid op de Stoutenburgerlaan te verlagen naar 30 km/uur. Dit is meer passend bij de omgeving en de functie van de weg. Echter deze maatregel is niet randvoorwaardelijk voor het kunnen realiseren van de woningen.

## Bijlage 1: Berekeningsresultaten verkeersafwikkeling

Capacito 2.0  
Licentie: BVA

Bijlage 1  
Verkeersberekening



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Stoutenburgerlaan - J.J.A. Goeverneurlaan

Arm 1: Stoutenburgerlaan zuid  
Arm 2: Sportweg  
Arm 3: Stoutenburgerlaan noord  
Arm 4: J.J.A. Goeverneurlaan

### INTENSITEITEN

werkdag spitsuur  
Richting 1: 13 pae/uur  
Richting 2: 118 pae/uur  
Richting 3: 13 pae/uur  
Richting 4: 7 pae/uur  
Richting 5: 0 pae/uur  
Richting 6: 6 pae/uur  
Richting 7: 12 pae/uur  
Richting 8: 120 pae/uur  
Richting 9: 12 pae/uur  
Richting 10: 14 pae/uur  
Richting 11: 0 pae/uur  
Richting 12: 20 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs  
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u  
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang  
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Geen richtingen met een eigen rijstrook  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	13	1070	1057	0 sec.	Ja
4	7	810	797	0 sec.	Ja
5	0	810	797	0 sec.	Ja
6	6	810	797	0 sec.	Ja
9	12	1070	1058	0 sec.	Ja
10	14	759	725	0 sec.	Ja
11	0	759	725	0 sec.	Ja
12	20	759	725	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-600
Geen wachttijd	0 sec. >600	>600

Capacito, Copyright © 1999-2015 Trensio: www.trensio.nl

BVA Verkeersadviezen is een zusterbedrijf van Ligtermoet & Partners (Rotterdam) en Timenco (Leuven, België)

 **BVA**  
verkeersadviezen  
vormgevers van mobiliteit

 **Ligtermoet  
& Partners**  
adviseurs in verkeersbeleid

 **Timenco**  
richting in mobiliteitsbeleid