

**Bijlage 15: Verkeersonderzoek Eikenlaan,  
Grontmij, juli 2010**



# **Verkeerstoets Eikenlaan te Sleeuwijk**

Definitief

gemeente Werkendam

Grontmij Nederland B.V.  
Eindhoven, 15 juli 2010

# Verantwoording

**Titel** : Verkeerstoets Eikenlaan te Sleenwijk  
**Subtitel** :  
**Projectnummer** : 292779  
**Referentienummer** : 292779.ehv.R01  
**Revisie** : 1  
**Datum** : 15 juli 2010

**Auteur(s)** : J.G. de Man  
**E-mail adres** : hans.deman@grontmij.nl  
**Gecontroleerd door** : F. Verheijen  
**Paraaf gecontroleerd** :   
**Goedgekeurd door** : R. Linschoten  
**Paraaf goedgekeurd** :   
**Contact** : Zernikestraat 17  
5612 HZ Eindhoven  
Postbus 1265  
5602 BG Eindhoven  
T +31 40 265 12 11  
F +31 40 244 37 97  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
2	Huidige situatie Eikenlaan.....	7
2.1	Weginrichting Eikenlaan .....	7
2.2	Verkeersamenstelling .....	7
2.2.1	Vrachtverkeer.....	8
2.2.2	Fietsverkeer .....	8
2.3	Parkeerbalans .....	8
2.4	Conclusie .....	10
3	Oplossingsrichtingen.....	11
3.1	Inleiding.....	11
3.2	Vrijliggend fietspad woningzijde.....	11
3.3	Instellen éénrichtingsverkeer .....	12

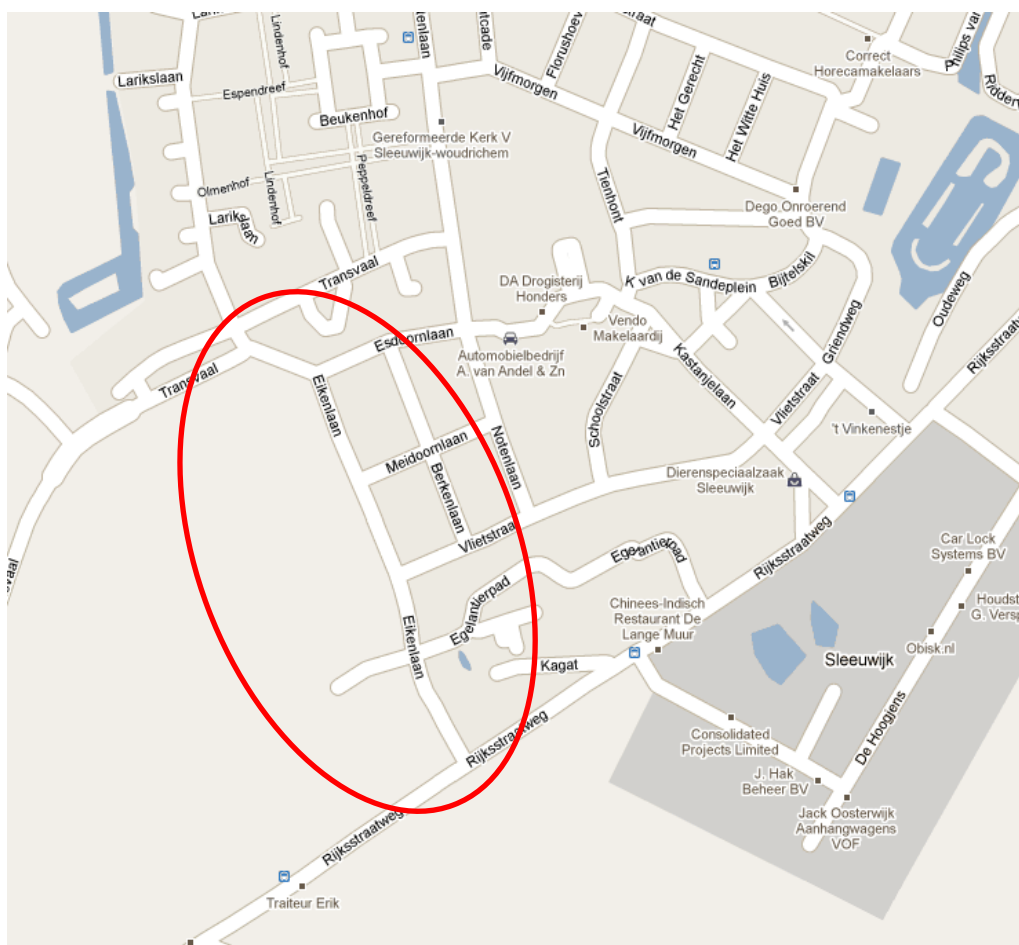
Bijlage 1: Situatie Eikenlaan met vrijliggend fietspad



# 1 Inleiding

## *Aanleiding*

In het voorjaar van 2008 heeft Grontmij een verkeersonderzoek uitgevoerd om de gevolgen van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Sleeuwijk in beeld te brengen. Naar aanleiding van een klankbordbijeenkomst met bewoners van de Eikenlaan op 29 maart 2010 heeft de gemeente Werkendam aan Grontmij gevraagd om een nadere analyse te maken van de verkeerssituatie in de Eikenlaan in het bijzonder ten aanzien van de veiligheid van fietsers.



## *Uitgangssituatie*

Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verkeer in de Eikenlaan toe tot een verwacht totaal in het jaar 2020 van circa 2.376 motorvoertuigen per werkdag (zie de in 2010 geactualiseerde berekeningen van Grontmij). Dit geldt voor het telpunt (S13) tussen de Vlietstraat en het Eglantierpad. Op dat telpunt zijn in maart 2008 op een werkdag 975 voertuigen geteld.

De totale toename van het verkeer in de Eikenlaan komt voor rekening van de ontwikkeling van woonwijk Nieuwe Banne (+250 voertuigen), de ontwikkeling van centrumgebied Transvaal (+956 voertuigen) en de autonome groei van het verkeer (+195 voertuigen).

Op basis van de telcijfers van de gemeente Werkendam uit 2008 (zie tabel 1), volgt dat de hoeveelheid verkeer op een gemiddelde zaterdag circa 15-20% meer is dan op een gemiddelde werkdag. Deze toename geldt voor wegen die een functie hebben als route naar het winkelcentrum. Op de Eikenlaan is de toename ook te verklaren door de aanwezigheid van verkeer gerelateerd aan de sportvelden en de scouting. Op de overige wegen is op de zaterdag sprake van een afname van de hoeveelheid verkeer. Op een gemiddelde zondag is de afname van de hoeveelheid verkeer groter, circa 40-45% minder dan op een gemiddelde werkdag.

**Tabel 1: Telcijfers gemeente Werkendam (2008)**

	<b>werkdag</b>	<b>zaterdag</b>	<b>verschil in %</b>	<b>zondag</b>
<b>Eikenlaan</b>	975	1.178	21%	546 (-44%)
<b>Kastanjelaan</b>	2.073	2.401	16%	784 (-62%)
<b>Lariksaan</b>	3.269	2.990	-9%	2.055 (-37%)
<b>Transvaal oost</b>	5.579	5.071	-9%	3.066 (-45%)

Voor de verwachte situatie in de Eikenlaan betekent dat voor een gemiddelde zaterdag een verwachte totale hoeveelheid verkeer van  $2.376 + 475 =$  circa 2.851 voertuigen. Voor een gemiddelde werkdag geldt een hoeveelheid van circa 2.376 voertuigen. Daarmee ligt de bandbreedte van de verwachte hoeveelheid verkeer in de toekomstige situatie in de Eikenlaan tussen de 2.000 – 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze hoeveelheden vormen het uitgangspunt voor de toetsing van de verkeerssituatie.

#### *Toetsing van verkeerssituatie*

De conclusie van Grontmij in het rapport van 2008 en op de presentatie op de klankbordgroepbijeenkomst van 29 maart 2010, luidt dat de verwachte hoeveelheid verkeer niet leidt tot een ongewenste verkeerssituatie. Ongewenst ten aanzien van de leefbaarheid en de veiligheid.



Wat betreft de leefbaarheid is de conclusie gebaseerd op de maximaal toelaatbare verkeersdruk ten aanzien van de verkeersleefbaarheid in 30 zone straten van maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze maat is door de SWOV (Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid) aangegeven. Boven deze maat zijn maatregelen nodig om de leefbaarheid te verbeteren. Bijvoorbeeld maatregelen ten aanzien van verbetering van de oversteekbaarheid of ter vermindering van geluidhinder. Maatregelen ten aanzien van de oversteekbaarheid zijn niet noodzakelijk als gevolg van de grote hoeveelheid verkeer. Wel

als gevolg van de logica van looproutes naar het nieuwe winkelcentrum Transvaal.

Naast verkeersleefbaarheid moet er ook worden voldaan aan de richtlijnen van duurzaam veilig. Die richtlijnen hebben betrekking op de afstemming tussen functie van de weg, het gebruik van de weg en de inrichting van de weg. Deze toets van duurzaam veilig is hier in dit rapport aan de orde.



## 2 Huidige situatie Eikenlaan

### 2.1 Weginrichting Eikenlaan

De Eikenlaan is ingericht als 30 km/uur zone. Op de kruispunten zijn snelheidsremmende maatregelen aangebracht in de vorm van kruispuntplateaus. Daarnaast is de Eikenlaan visueel versmald door de aanwezigheid van een rijloper en rabatstroken. Met behulp van de GBKN-ondergrond van de gemeente Werkendam zijn de verschillende elementen van de weginrichting opgemeten. Vervolgens is de maatvoering getoetst aan de richtlijnen die gelden volgens het ASVV 2004 voor de inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Hierbij is uitgegaan van een wegprofiel voor verkeer in twee richtingen met als ontwerpvoertuig een personenauto waarbij het parkeren plaatsvindt in parkeerhavens. De vergelijking is in tabel 2 opgenomen.



**Tabel 2: Vergelijking maatvoering weginrichting met richtlijnen erftoegangswegen (ASVV2004)**

Onderdeel weginrichting	Huidige maatvoering	Richtlijnen
Wegbreedte	5,0 meter	Krap profiel: 4,6 – 4,8 meter
		Ruim profiel: 5,2 – 5,4 meter
Lengte parkeerhaven	5,5 meter	5,5 – 7,0 meter
Breedte parkeerhaven	2,0 meter	1,8 – 2,0 meter
Trottoirbreedte	1,5 meter	> 1,2 meter

Uit tabel 2 volgt dat de huidige inrichting in overeenstemming is met de richtlijnen die hiervoor gelden. Met een wegbreedte van 5,0 meter is het passeren van een rijdende personenauto en een rijdende fietser geen enkel probleem. De minimummaatvoering hiervoor bedraagt 4,0 meter.

De huidige functie van de Kastanjelaan als een van de toegangswegen naar het centrumgebied van Sleenwijk, is vergelijkbaar met de toekomstige functie van de Eikenlaan. Het grootste verschil is dat in de Kastanjelaan op de rijbaan geparkeerd wordt en niet in parkeerhavens. Met de wegbreedte van 4,75 meter in de Kastanjelaan en geparkeerde personenauto's op de rijbaan, is de passeerruimte minder dan 3,0 meter. Deze situatie krijgt in het kader van de *toets duurzaam veilig* een kwalitatief minder goede score dan de situatie in de Eikenlaan. De kans op geparkeerde personenauto's op de rijbaan in de Eikenlaan moet incidenteel zijn. Daarmee scoort de verkeerssituatie in de *toets duurzaam veilig* beter.

### 2.2 Verkeersamenstelling

In tabel 3 zijn de gemeten verkeersintensiteiten en snelheden weergegeven van de Eikenlaan in vergelijking met de Kastanjelaan, Transvaal en Larikslaan. Duidelijk is dat de verkeerssamenstelling, procentueel gezien, exact eender is. In de Eikenlaan wordt een gemiddelde snelheid van 43 km/u gemeten (van 85% van het verkeer). In de Kastanjelaan wordt iets harder gereden.

De invloed van de snelheidsremmende maatregelen in de Eikenlaan is evident. De situatie van de Eikenlaan krijgt in het kader van de *toets duurzaam veilig* een kwalitatief goede score.

**Tabel 3: Verkeerstellingen en snelheden (2008)**

Telpunt	Mvt./	licht	middel	zwaar	overig	v85
	werkdag					
Larikslaan	3.269	2.779 (93%)	141 (5%)	19 (1%)	52 (2%)	49 km/u
Transvaal	5.579	4.669 (93 %)	247 (5%)	47 (1%)	84 (2%)	53 km/u
<b>Eikenlaan</b>	<b>975</b>	<b>870 (93%)</b>	<b>39 (4%)</b>	<b>5 (1%)</b>	<b>26 (3%)</b>	<b>43 km/u</b>
Kastanjelaan	2.073	1.776 (93%)	82 (4%)	11 (1%)	51 (3%)	46 km/u

### 2.2.1 Vrachtverkeer

Het aandeel vrachtverkeer dat trillingshinder zou kunnen veroorzaken betreft het aandeel zwaar vrachtverkeer (tabel 3). Voor de Eikenlaan gaat het om gemiddeld 5 voertuigen per etmaal. Het middelzware verkeer betreft kleine vrachtwagens en personenauto's met aanhanger. Deze categorie voertuigen veroorzaakt bijna geen trillingen. Het aantal voertuigen vrachtverkeer in de Eikenlaan komt overeen met het aantal in een gemiddelde erftoegangsweg met alleen een functie voor aanliggende bebouwing en woonstraten.

Het geringe aandeel zwaar vrachtverkeer vormt geen aanleiding om extra maatregelen te nemen, bijvoorbeeld ter voorkoming van trillingsoverlast. Wel zullen maatregelen worden getroffen om het bevoorradend verkeer van het winkelcentrum Transvaal via de Transvaal te laten rijden. De plateaus zijn conform de richtlijnen ontworpen voor 30 km/uur zones en hebben als doel om de snelheid van het verkeer te remmen. Indien deze flauwer worden geconstrueerd, dan zal de snelheid van het verkeer toenemen en verliezen ze hun functie. De huidige gemeten snelheden liggen gemiddeld zo rond de 43 km/uur. Overigens dient te worden opgemerkt dat de afstand van de woningen tot de kruispuntplateaus zodanig is, dat verwacht mag worden dat de eventuele trillingshinder minimaal is. De grondsamenstelling is overigens minder gunstig, waardoor trillingen wel snel kunnen optreden.

### 2.2.2 Fietsverkeer

Uit de verkeerstellingen (tabel 3) is ook een categorie overig gemeten. Deze categorie bevat fietsers, bromfietsers, landbouwverkeer en overige voertuigen. Uit de telling is naar voren gekomen dat 26 voertuigen zijn geteld. Omdat de categorie fietsers niet afzonderlijk is geteld, is het aantal fietsers lastig in te schatten op basis van deze telling. In de praktijk is het aantal fietsers dat gebruik maakt van de Eikenlaan in ieder geval hoger, gezien het verkeer naar de sportvelden en de scouting.

Aangezien de weginrichting goed is afgestemd op het gemengd gebruik van personenauto's en fietsers, zijn ook bij een hoger aantal fietsers geen aparte fietsvoorzieningen noodzakelijk.

## 2.3 Parkeerbalans

In het ASVV 2004 zijn parkeerkencijfers opgenomen om te bepalen in hoeverre er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn in verhouding tot het aantal en het type woningen dat aanwezig is. Bij de woningen wordt onderscheid gemaakt naar verschillende prijsklassen. Voor het parkeren op eigen terrein worden berekeningsaantallen gehanteerd. Dit zijn gecorrigeerde getallen die gebaseerd zijn op het feit dat er in de praktijk vaak minder gebruik wordt gemaakt van parkeergelegenheid op eigen terrein dan er in theorie aanwezig is. Zo richten mensen hun garage soms in als atelier of als opslagruimte, waardoor er meer in de openbare ruimte geparkeerd wordt.

In tabel 4 is een vergelijking gemaakt tussen de parkeervraag en het theoretische parkeeraanbod in de Eikenlaan tussen de Rijksstraatweg en de Esdoornlaan. Het ASVV 2004 gaat uit van minimale en maximale kencijfers. In tabel 4 is gerekend met de minimale kencijfers.

**Tabel 4: Parkeerbalans Eikenlaan tussen Rijksstraatweg en Esdoornlaan**

	Kencijfer pp per woning (ASVV 2004)	Rijksstraatweg – Vlietstraat	Vlietstraat - Meidoornlaan	Meidoornlaan - Esdoornlaan	Totaal parkeerplaatsen nodig/aanwezig
<b>Type woningen</b>					
Rijwoningen	1,4	0	0	12 woningen	27
Twee onder 1 kap	1,8	0	7 woningen	0	13
Vrijstaande woningen	2,0	7 woningen	0	0	14
<b>TOTAAL</b>		<b>14</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>44</b>
<b>Parkeren</b>					
<i>Eigen terrein</i>					
- enkele oprit	0,8			1	0,8
- lange oprit	1	2	1		3
- enkele oprit + garage	1	2		1 + (2 smal)	5
- dubbele oprit + garage	1,8	1			1,8
- lange oprit + garage	1,3	2	6		10,4
<i>Openbaar</i>	1	1	4	6	11
<b>TOTAAL</b>		<b>9</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>32</b>
<b>Tekort/ overschot</b>		<b>-5</b>	<b>0</b>	<b>-7</b>	<b>-12</b>

*Eikenlaan tussen de Meidoornlaan en de Esdoornlaan*

Op basis van tabel 4 is de conclusie dat op het wegvak van de Eikenlaan tussen de Meidoornlaan en de Esdoornlaan behoefte is aan meer parkeergelegenheid. Hier is minder parkeergelegenheid op het eigen terrein van de woningen aanwezig, terwijl dit op het gedeelte tussen de Rijksstraatweg en de Vlietstraat vaak wel het geval is. Het gevolg is dat de kans dat er op de rijbaan geparkeerd wordt, ook groter is. Het hofje achter de woningen wordt gebruikt als speelgelegenheid door de buurtkinderen. Dit terrein is niet beschikbaar als extra parkeergelegenheid.

Het advies is om de parkeercapaciteit met minimaal 7 parkeerplaatsen uit te breiden op het wegvak tussen de Meidoornlaan en Esdoornlaan. De bestaande parkeerhavens kunnen verlengd worden door de perkjes tussen de parkeerhavens op te heffen en dicht te straten. In totaal kunnen dan 3 extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Daarnaast is aan de westzijde van de Eikenlaan in de groenstrook nog voldoende ruimte om hier 4 extra langspaarkeerplaatsen te realiseren. Aan de westzijde zouden ook alle 7 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met de plannen voor winkelcentrum Transvaal.

Het advies luidt de huidige bomen tussen de parkeerhaventjes te handhaven en een dergelijke bomenstructuur ook aan de overzijde tussen de parkeerhavens te realiseren. Hiermee wordt voorkomen dat het gevoel van een brede weg ontstaat, wat kan leiden tot hogere rijnsnelheden.

*Eikenlaan tussen de Vlietstraat en de Meidoornlaan*

Uit tabel 4 volgt dat in theorie de parkeervraag en het parkeeraanbod goed op elkaar is afgestemd. In dit deel van de Eikenlaan is geen tekort aan parkeerplaatsen aanwezig. Overigens wordt er in de praktijk door bewoners van de Eikenlaan ook in de zijstraten geparkeerd.

*Eikenlaan tussen de Rijksstraatweg en de Vlietstraat*

Op basis van tabel 4 is de conclusie dat op het wegvak van de Eikenlaan tussen de Rijksstraatweg en de Vlietstraat ook behoefte is aan meer parkeergelegenheid (5 parkeerplaatsen tekort). Hier is echter in principe in de praktijk nog parkeergelegenheid op het eigen terrein van de woningen aanwezig. Om die reden luidt het advies het parkeren van voertuigen op de rijbaan op dit wegvak te monitoren (ook de overloop van de sportvelden). Zodra blijkt dat sprake is van structureel op de rijbaan geparkeerde voertuigen, luidt het advies alsnog te voorzien in extra parkeergelegenheid.

Bij twee woningen (huisnummers 22 en 24) is gebleken dat de opritten zodanig smal zijn vormgegeven dat het lastig is om op eigen terrein te parkeren. Dit wordt mede veroorzaakt door de

haag die tussen de opritten van beide woningen aanwezig is. Door deze te snoeien of te vervangen door een hekwerk is er wel voldoende ruimte om op het eigen terrein te parkeren.

## 2.4 Conclusie

De weginrichting van de Eikenlaan voldoet aan de richtlijnen van duurzaam veilig wat betreft wegbreedte, kruispuntplateaus en profiel met rijloper en rabatstroken. Gezien de maatvoering zijn (aanvullende) maatregelen om de verkeersveiligheid van fietsers te waarborgen niet noodzakelijk. Uit de parkeerbalans blijkt dat er een tekort is aan parkeergelegenheid. Op het gedeelte van de Eikenlaan tussen de Esdoornlaan en Meidoornlaan luidt het advies om 7 extra parkeerplaatsen te realiseren. Het vergroten van de parkeerruimte op het eigen terrein tussen de woningen 22 en 24 komt het parkeeraanbod ook ten goede.

Op het wegvak van de Eikenlaan tussen de Rijksstraatweg en de Vlietstraat luidt het advies het parkeren van voertuigen op de rijbaan op dit wegvak te monitoren. Zodra blijkt dat sprake is van structureel op de rijbaan geparkeerde voertuigen, luidt het advies alsnog te voorzien in extra parkeergelegenheid, bijvoorbeeld langs de rijbaan (5 parkeerplaatsen in theorie tekort).

De Eikenlaan voldoet meer aan de richtlijnen van duurzaam veilig (*kwalificatie goed*) dan de weginrichting van de Kastanjelaan (*kwalificatie voldoende*). De weg is breder en er wordt geparkeerd in parkeerhavens. Ook de situatie voor fietsers is relatief veiliger, juist omdat hier in parkeerhavens wordt geparkeerd en de snelheid gunstig wordt beïnvloed door de kruispuntplateaus. In de Kastanjelaan is de kans groter dat fietsers worden klemgereden wanneer zij tegelijkertijd met een personenauto een geparkeerd voertuig (op de rijbaan) willen passeren.

## 3 Oplossingsrichtingen

### 3.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 is de conclusie getrokken dat de weginrichting van de Eikenlaan voldoet aan de duurzaam veilig richtlijnen. Het is wel noodzakelijk om de parkeercapaciteit te vergroten. Bewoners uit de Eikenlaan hebben aan de gemeente Werkendam gevraagd om twee alternatieve inrichtingsvormen te laten onderzoeken:

- Vrijliggend fietspad woningzijde.
- Instellen van éénrichtingsverkeer.

In dit hoofdstuk zijn beide alternatieven verkeerskundig beoordeeld.

### 3.2 Vrijliggend fietspad woningzijde

De bewoners uit de Eikenlaan hebben het voorstel gedaan om een vrijliggend fietspad aan te leggen tussen de erfafscheiding van de woningen en de parkeerhavens. In bijlage 1 is een schematische situatietekening opgenomen. De bewoners schatten in dat een vrijliggend fietspad onder meer gunstig is voor is fietsverkeer van/naar de sportvelden.

Een vrijliggend fietspad in twee richtingen is minimaal 3 meter breed. Het huidige trottoir is 1,5 meter breed en de ruimte tussen het trottoir en de parkeervakken bedraagt 1,3 meter. Tussen fietspad en parkeervak moet rekening worden gehouden met een uitstapstrook. Kortom, de beschikbare ruimte voor het goed inpassen van een vrijliggend fietspad in het openbaar gebied ontbreekt. Het gebruik van de ruimte van de parkeervakken ligt niet voor de hand gezien het theoretische tekort aan parkeerplaatsen in delen van de Eikenlaan.

Bij de inpassing van een vrijliggend fietspad, zoals hierboven toegelicht, moet, naast de kosten voor realisatie, nog rekening worden gehouden met de volgende aandachtspunten:

- Het fietspad komt in de plaats van het aanwezige trottoir waardoor voetgangers gebruik moeten maken het fietspad. Dit kan leiden tot conflicten tussen voetgangers en fietsers. Dit potentiële conflict wordt des te ernstiger als het fietspad ook wordt gebruikt/misbruikt door bromfietsers;
- Een trottoir vormt één van de onderdelen van de weginrichting van 30 km/uur straten. Het opheffen van een trottoir is daarom in strijd met de richtlijnen;
- De aanleg van een fietspad zorgt ervoor dat ook het groen tussen de parkeerplaatsen en het huidige trottoir dient te verdwijnen;
- Het fietspad kruist de aanwezige uitritten. De kans bestaat dat bewoners bij het verlaten van de uitrit (brom)fietsers over het hoofd zien door de aanwezige begroeiing/erfafscheiding. In feite worden extra conflictpunten geïntroduceerd;
- Het fietspad kruist de aanwezige zijwegen. De kans bestaat dat bestuurders van motorvoertuigen bij het in-/uitrijden van de zijweg (brom)fietsers over het hoofd zien, omdat ze vooral zijn gefocust op andere motorvoertuigen en niet op (brom)fietsers op het fietspad, of dat het zicht op (brom)fietsers wordt ontnomen door de aanwezige begroeiing/erfafscheiding. In feite worden extra conflictpunten geïntroduceerd.

De conclusie luidt dat de situatie in de Eikenlaan zonder geparkeerde voertuigen op rijbaan veiliger is, dan de situatie met een vrijliggend fietspad zoals hier geschetst. Een kosten-baten afweging, op basis van de *toets duurzaam veilig*, valt negatief uit.

### 3.3 Instellen éénrichtingsverkeer

De bewoners uit de Eikenlaan hebben het voorstel gedaan om eenrichtingsverkeer in te stellen: tussen Esdoornlaan en Meidoornlaan verkeer richting zuiden en overig deel richting noorden. De bewoners schatten in dat éénrichtingsverkeer significant minder verkeer op de Eikenlaan betekent en dat het ook gunstig is voor is fietsverkeer van/naar de sportvelden. De afwikkeling van het verkeer vindt in het voorstel van de bewoners plaats via de nieuwe weg door/langs het winkelcentrum Transvaal.

De ondernemers van het winkelcentrum Transvaal zijn niet zonder meer voorstander van het instellen van eenrichtingsverkeer. Zij hanteren het uitgangspunt dat hun handel vanuit alle windrichtingen voor alle verkeer optimaal toegankelijk moet zijn.

Bij het instellen van eenrichtingsverkeer moet, naast het plaatsen van verkeersborden op basis van een verkeersbesluit, nog rekening worden gehouden met de volgende aandachtspunten:

- voor de wegbreedte geldt bij éénrichtingsverkeer de volgende maatvoering: 4,40 - 4,60 meter is gebruikelijk bij intensief fietsverkeer. Anders is éénrichtingsverkeer niet geloofwaardig en zal de verplichte rijrichting genegeerd worden. Herinrichting van de Eikenlaan is bij het instellen van eenrichtingsverkeer dan ook aan te bevelen, ten behoeve van een duurzaam veilige verkeerssituatie;
- autoverkeer is bij éénrichtingsverkeer niet altijd bedacht op fietsers uit tegengestelde richting;
- door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de bereikbaarheid minder. Verkeer zal deels een alternatieve route kiezen, waardoor het elders drukker wordt: meer zoekverkeer in andere delen van de wijk;
- de verslechtering van de bereikbaarheid van aanliggende woningen. Mensen moeten nu deels omrijden;
- bij stilstaande of geparkeerde voertuigen op de rijbaan, geen passeermogelijkheid;
- het effect op de verkeersafname verschilt per situatie, maar is zelden 50% of een halvering.

De situatie met eenrichtingsverkeer in de Eikenlaan levert naar verwachting minder verkeer op dan met 2-richting verkeer. Zeg dat 50 à 75% van het verkeer overblijft. Dan rijden er op een gemiddelde werkdag circa 1.200 à 1.800 voertuigen door de straat in plaats van circa 2.400. In plaats van 4 auto's per minuut rijden er dan 2 à 3 auto's per minuut door de straat in de spits op een gemiddelde werkdag. Dit verschil is verwaarloosbaar en bijna niet merkbaar. Het oversteken van de straat of het oprijden van de straat is naar verwachting geen enkel probleem bij de bandbreedte van 2.000 – 3.000 motorvoertuigen per dag in de Eikenlaan.

Het instellen van 1-richtingsverkeer is niet de oplossing voor het creëren van een veiliger situatie voor fietsers. De huidige wegbreedte is voldoende veilig voor het verwerken van auto + fietsverkeer in 2-richtingen. Zeker als het parkeren van voertuigen op de rijbaan met maatregelen zoveel mogelijk wordt tegen gegaan (uitbreiden parkeermogelijkheden).

Op basis van het voorgaande is het advies negatief om eenrichtingsverkeer in te stellen. Een kosten-baten afweging, op basis van de *toets duurzaam veilig*, valt negatief uit.

## **Bijlage 1**

Situatie Eikenlaan met vrijliggend fietspad

