

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Teylingen

Quick scan verkeersafwikkeling RWZI-locatie

Datum
Kenmerk
Eerste versie

14 juli 2014
TNS010/Kmc/0018.02

1 Inleiding

De gemeente Teylingen is samen met Wissing Stedenbouw bezig met een onderzoek naar de mogelijkheden om woningbouw te plegen op de RWZI-locatie te Sassenheim. Een impressie van de locatie is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Situering van de RWZI-locatie

De gemeente wil graag inzicht in de verwachte verkeerseffecten van de woningbouw. In voorliggende notitie is op hoofdlijnen ingegaan op deze effecten. Belangrijk om te vermelden is dat het gaat om een verkennend onderzoek in de vorm van een quick scan.

2 Uitgangspunten

Voor het plangebied is een aantal inrichtingsvoorstellen gemaakt, waarbij wordt uitgegaan van circa 70 woningen. Nog niet duidelijk is hoe de nieuwe woningen ontsloten worden op het bestaande wegennet. Hiervoor zijn drie mogelijkheden in beeld.

Het gaat hierbij om:

- situatie 1: Ontsluiting via het parkeerterrein van de sporthal;
- situatie 2: Ontsluiting via de noordoostelijk gelegen woonstraten (Schoonzorgseweg en Krelagehove;
- situatie 3: Ontsluiting via een nieuwe verbindingsweg die rechtstreeks aansluit op de Vijfmeiweg.

Verkeersgeneratie

Op basis van de CROW¹-publicatie 256 is de verkeersgeneratie van de woningen bepaald. Daarbij is uitgegaan van gemiddeld 6 ritten per etmaal per woning. Voor een totaal van 70 woningen komt dit neer op circa 420 ritten per etmaal.

3 Verkeersafwikkeling

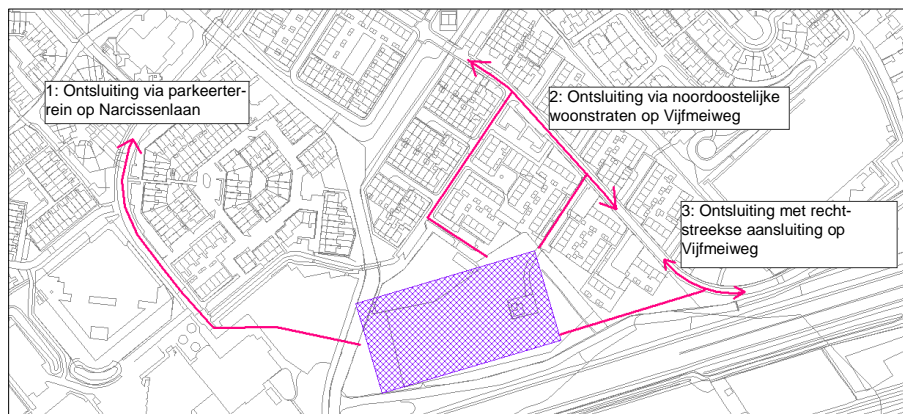
Zoals hiervoor al is aangegeven, zijn er twee mogelijkheden de nieuwe woningen te ontsluiten.

Het betreft:

- situatie 1: Ontsluiting via het parkeerterrein van de sporthal;
- situatie 2: Ontsluiting via de noordoostelijk gelegen woonstraten (Schoonzorgseweg en Krelagehove;
- situatie 3: Ontsluiting via een nieuwe verbindingsweg die rechtstreeks aansluit op de Vijfmeiweg.

In figuur 3.1 zijn de verwachte (kortste) routes naar het hoofdwegennet van Sassenheim weergegeven, waarbij het verkeer uiteindelijk ontsloten wordt via de Parklaan. Mogelijk dat ook een deel van het verkeer via de Vijfmeiweg en de Menneweg rijdt, maar dit zal naar verwachting een relatief klein aandeel zijn.

¹ CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.



Figuur 3.1: Mogelijke ontsluitingsroutes RWZI-locatie

Richtlijnen Duurzaam Veilig

Strikt genomen bestaat er voor 30 km/h-wegen geen intensiteitscriterium (geen maximale verkeersintensiteit). Wel worden door het CROW² richtlijnen gehanteerd voor maximaal wenselijke intensiteiten op erftoegangswegen. Deze richtlijnen zijn beschreven in de ASVV³.

Voor 30 km/h-wegen wordt een wenselijke bovengrens aangehouden van 5.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Wanneer sprake is van hogere verkeersintensiteiten kan de leefbaarheid worden aangetast in de vorm van verminderde oversteekbaarheid en overlast ten aanzien van bijvoorbeeld het wegverkeerslawaai.

Als onderdeel van 30 km/h-wegen kan ook nog een weg van een lagere orde worden beschouwd. Het gaat hierbij om een 30 km/h-weg met een 'erfinrichting'.

Het betreft hier een inrichting met een hoge verblijfskwaliteit. Wanneer gesproken wordt over een 'erfinrichting', is een verkeersintensiteit tot circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel.

Naast de maximaal wenselijke verkeersintensiteiten is ook de relatie met de huidige verkeersintensiteiten van belang. Absoluut gezien kan er sprake zijn van een beperkte toename, maar relatief kan er bijvoorbeeld sprake zijn van een verdubbeling van verkeer wat voor omwonenden impactvol kan zijn.

Hierna zijn per situatie de belangrijkste aandachtspunten weergegeven.

² Het CROW is het landelijke kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte.

³ De ASVV betreft het handboek met aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, versie 2004 (opgesteld door het CROW).

3.1 Ontsluiting situatie 1

Bij de ontsluiting via het parkeerterrein dient rekening te worden gehouden met de hiernavolgende aandachtspunten:

- Er is een brug noodzakelijk over de Wasbeek.
- Het toekomstige fietspad langs de Wasbeek dient op een verkeersveilige manier te worden gekruist. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het mogelijke hoogteverschil van de brug en het fietspad. Gezien de relatief lage verkeersaantallen op de brug worden echter weinig conflictsituaties verwacht.
- De inrichting van het parkeerterrein dient dusdanig te worden aangepast dat een duidelijke en herkenbare route ontstaat van en naar de nieuwe woningen.

Het parkeerterrein van de sporthal is rechtstreeks aangesloten op de Van Alkemadelaan die vervolgens overgaat in de Narcissenlaan. Dit betreft de hoofdontsluitingsweg van de wijk waar het verkeer zich samenvoegt.

Door de gemeente is op de Narcissenlaan een verkeersintensiteit geteld van circa 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Op de Van Alkemadelaan zal er naar verwachting sprake zijn van minder verkeer. Van deze weg zijn echter geen tellingen aanwezig.

Door de 420 extra ritten van de nieuwe woningen neemt de verkeersintensiteit op de hoofdroute toe. Op de genoemde wegen blijft naar verwachting echter wel sprake van een aanvaardbare verkeersintensiteit voor 30 km/h-wegen.

3.2 Ontsluiting situatie 2

Bij de ontsluiting via de aangrenzende woonstraten aan de noordoostzijde zijn de hiernavolgende aandachtspunten van belang:

- Voor de ontsluiting dienen de doodlopende woonstraten te worden verbonden met het plangebied. Het betreft de Schoonzorgseweg en de Baanbrekersweg/Krelagehove.
- Impact van extra verkeer in doodlopende straten.

Het plangebied dient in deze situatie te worden ontsloten via een aantal woonstraten. In de huidige situatie is er (in de doodlopende straten) alleen sprake van verkeer voor de aangrenzende woningen. Wanneer het plangebied wordt ontsloten via de betreffende wegen, zal de verkeersintensiteit relatief gezien fors toenemen. In absolute zin blijft er naar verwachting sprake van een relatief lage verkeersintensiteit.

Wanneer naar de absolute aantallen wordt gekeken is voor 30 km/h-wegen naar verwachting nog sprake van acceptabele verkeersintensiteiten. Ook wanneer de doodlopende wegen worden aangemerkt als woonerf blijven de verkeersintensiteiten onder de maximaal wenselijke 1.000 mvt/etm (bron: ASVV).

Er dient echter wel aandacht te worden besteed aan de relatief grote toename van verkeer van de omwonenden. Mogelijk kan er nog voor gekozen worden om bijvoorbeeld eenrichtingsmaatregelen in te stellen.

3.3 Ontsluiting situatie 3

Bij de rechtstreekse aansluiting van het plangebied op de Vijfmeiweg dient rekening te worden gehouden met de volgende aandachtspunten:

- Er dient een nieuwe ontsluitingsweg te worden gerealiseerd vanaf het plangebied (langs de vaart) die aansluit op de Vijfmeiweg (zie ook figuur 3.2).
- Aan de westzijde van het plangebied is een keerlus noodzakelijk.
- Impact van de nieuwe verbindingsweg langs de bestaande woningen.

De toename van de verkeersintensiteit op de Vijfmeiweg zorgt er naar verwachting niet voor dat de maximaal wenselijke verkeersintensiteit voor 30 km/h-wegen wordt overschreden. Wel dient een relatief grote afstand via de als woonstraat ingerichte wegen te worden afgelegd naar de hoofdwegenstructuur van Sassenheim.

Er dient echter aandacht te worden besteed aan de inpassing van de nieuwe weg langs de bestaande woningen.



Figuur 3.2: Locatie op de Vijfmeiweg waar de nieuwe ontsluitingsweg dient te worden aangesloten

4 Resumé

Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn alle onderzochte ontsluitingsopties in beginsel mogelijk. In situatie 1 zijn relatief ingrijpende infrastructurele maatregelen nodig om het nieuwe plangebied te ontsluiten. Wel wordt het verkeer in deze situatie relatief snel ontsloten op de hoofdwegenstructuur van Sassenheim.

Ook een (gedeelde) ontsluiting (situatie 2) via de oostelijk gelegen woonstraten is mogelijk. Wel is een dergelijke ontsluiting impactvol voor de bewoners in de doorlopende straten, omdat er in de huidige situatie alleen sprake is van geëigend bestemmingsverkeer. Bij de nadere uitwerking dient hiermee rekening te worden gehouden.

Situatie 3 is een goed alternatief om het extra verkeer als gevolg van het plangebied in de huidige doodlopende woonstraten te voorkomen.

Naar verwachting is voor geen van de oplossingsrichtingen sprake van een verkeersintensiteit die hoger is dan de maximaal wenselijke verkeersintensiteit voor een 30 km/h-weg.