


Notitie

Notitienummer
13/99055114/RS

Betreft
Lange Dreef, gemeente Driebergen-Rijsenburg
Aanvullend verkeersonderzoek t.a.v. knip en nieuwbouw Lange Dreef

Verantwoording

Projectnummer : 168096
Documentnummer : 13/99055114/RS
Revisie : definitief
Datum : 3 februari 2005
Auteur(s) : ing. R. Snijders
Gecontroleerd : drs. R.J. Jonker
Paraaf gecontroleerd : 

Inleiding

In een verkennende studie is in opdracht van de gemeente Driebergen-Rijsenburg onderzoek uitgevoerd naar:

1. de gevolgen van de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Lange Dreef (200-250 woningen) en;
2. het realiseren van kopwoningen aan de flats van Heuvelrug Wonen langs het noordelijk wegdeel van de Lange Dreef.

De nieuwe woningen genereren een nieuwe verkeersstroom (circa 5 verkeersbewegingen per etmaal per woning); de kopwoningen beperken de verkeersruimte op de Lange Dreef en creëren daar een extra vraag naar parkeerruimte. Om dit goed op te vangen is vanuit de Gemeente voorgesteld een knip voor doorgaand autoverkeer in Lange Dreef te onderzoeken, tussen de Engweg en de Damhertlaan. Deze knip wordt verder uitgewerkt in het kader van de besluitvorming over de kopwoningen.

Vraagstelling

De vraagstelling van de Gemeente luidt of de nieuwbouwplannen voor de Lange Dreef en het aanbrengen van een knip in de Lange Dreef ten behoeve van de kopwoningen problemen opleveren voor de verkeersafwikkeling in de omgeving van de Lange Dreef en de afwikkeling richting de Hoofdstraat.

Wensbeeld verkeerscirculatie

Bij het ontwikkelen van maatregelen ten behoeve van de verkeerscirculatie in woonwijken gelden in het algemeen de volgende uitgangspunten:

- Het risico van doorgaand verkeer door de (woon)gebieden beperken / voorkomen.
- Het afwikkelen van (doorgaand) verkeer vindt plaats via de hiervoor bestemde en geëigende gebiedsontsluitingswegen (zie wegcategoriseringsplan Gemeente).
- Het ontsluiten van (nieuwe en bestaande) woon- en verblijfsgebieden in principe tenminste vanaf twee zijden in verband met calamiteiten en flexibiliteit. Hierbij kunnen hulpdiensten eventueel wel gebruik maken van fietsdoorsteken / knips.

- In de woon- en verblijfsgebieden dient men bij voorkeur rond te kunnen rijden en zijn doodlopende wegen ongewenst.
- Stimuleren langzaamverkeer. Voor de korte afstanden dient het gebruik van de fiets en de voetganger ten opzichte van de auto te worden bevorderd, met name in de relatie naar het centrumgebied van Driebergen.

Meer specifiek geldt in deze situatie dat de Damhertlaan en de St. Hubertuslaan bedoeld zijn om het verkeer van en naar de nieuwbouwwijk af te wikkelen.

De in het gemeentelijk beleid aangegeven hoofdontsluitingsroute van Lange Dreef naar Hoofdstraat loopt via Engelenburg, Drieklinken en de Buzziburglaan. Op bijlage 1 zijn de vanuit het gemeentelijk beleid maximaal gewenste verkeersintensiteiten op de verschillende wegen aangegeven.

Tellingen

Van 9 t/m 17 september 2004 zijn op een zevental locaties (telpunten 1 t/m 7) mechanische tellingen naar rijrichting uitgevoerd. Daarnaast is op dinsdag 14 september 2004 op het kruispunt Engweg - Korte Dreef een visuele kruispunttelling uitgevoerd in de ochtend- en avondspitsperiode.

Aanvullend is een mechanische telling naar rijrichting uitgevoerd op de St. Hubertuslaan (telpunt 8) van 6 t/m 17 januari 2005.

Analyse huidige situatie

In bijlage 1 is het werkdaggemiddelde op basis van de mechanische tellingen op kaart weergegeven in combinatie met de intensiteitscriteria voor de wegen in het onderzoeksgebied op basis van het gemeentelijke beleid.

Hieruit blijkt dat de volgende wegen in de wijk Groenhoek een hogere intensiteit kennen dan het criterium van 2.000 mvt/etmaal voor een erftoegangsweg 30 km/h:

- Lange Dreef-noord: 2.372 mvt/etmaal.
- Korte Dreef: 2.639 mvt/etmaal.

Daarnaast valt op dat de Engelenburg met 1.156 mvt/etmaal een zeer lage intensiteit kent, welke niet in lijn ligt met haar functie als gebiedsontsluitingsweg (intensiteitscriterium 4.000 - 7.500 mvt/etmaal).

Op basis van de mechanische/visuele tellingen kan worden geconcludeerd dat de Korte Dreef en Lange Dreef een hogere verkeersintensiteit kennen dan louter op grond van de ontsluitingsfunctie van de aanliggende woningen/bestemmingen en (in)directheid naar het bovenliggend wegennet mag worden verondersteld.

Blijkbaar wordt de "drukke" Hoofdstraat gemeden en rijdt verkeer (parallel aan de Hoofdstraat) via onder andere de Lange Dreef en de Korte Dreef. Dit "doorgaande" verkeer heeft geen herkomst of bestemming aan de desbetreffende wegen. Opgemerkt wordt dat op basis van de telgegevens het aandeel "doorgaand" verkeer op de St. Hubertuslaan beperkt(er) is in vergelijking met de Lange Dreef en Korte Dreef.

Analyse ontwikkelingen en maatregelen

• Invloed van nieuwbouwlocatie

Er is voldoende capaciteit op de geëigende wegen tussen de nieuwbouwlocatie en de Hoofdstraat (Lange Dreef- Damhertlaan- Engelenburg-Drieklinken-Buzziburglaan, of St. Hubertuslaan-Rijssenburgselaan) om het extra verkeer afkomstig uit de nieuwe woonwijk te accommoderen. Dit is ook het geval in combinatie met realisatie van de kopwoningen, en de knip in de Lange Dreef die daarvoor noodzakelijk is.

Ondanks het extra verkeer als gevolg van de geplande woningbouw krijgt de Lange Dreef-noord (tussen Engweg en Damhertlaan) minder verkeer te verwerken dan in de huidige situatie. De maximaal optredende intensiteit van 930 mvt/etmaal ter hoogte van de aansluiting op de Engweg (zie bijlage 2) is beneden het criterium van 2.000 mvt/etmaal voor een erftoegangsweg 30 km/h (zie bijlage 1).

Op de Lange Dreef-noord is dan ook louter sprake van herkomst- en bestemmingsverkeer van woningen langs de weg, dan wel het noordelijk deel van de nieuwbouwwijk. Ook de overige wegen in het beschouwde gebied blijven beneden de geldende intensiteitscriteria met uitzondering van de Korte Dreef.

Door de knip in de Lange Dreef-noord zal naar verwachting meer verkeer via de Korte Dreef gaan rijden, waarbij naar verwachting de gewenste/beoogde route via de Engelenburg (als onderdeel van de hoofdwegenstructuur) nog steeds ondermaats blijft functioneren.

De intensiteiten op de Korte Dreef zullen naar verwachting nog verder dan in de huidige situatie uitkomen boven het gewenste criterium van 2.000 mvt/etmaal voor een erftoegangsweg 30 km/h. Het wegprofiel vormt feitelijk geen belemmering voor deze intensiteiten; beleidsmatig zijn wel aanvullende maatregelen wenselijk om het gebruik van Engelenburg te stimuleren en het gebruik van de Korte Dreef te ontmoedigen.

• Locatie knip Lange Dreef-noord

Mede op basis van het hierboven genoemde wensbeeld wordt voorgesteld de knip voor het autoverkeer op de Lange Dreef direct ten noorden van het kruispunt van de Lange Dreef met de Damhertlaan te situeren (zie bijlage 2).

Direct ten noorden van deze knip is verkeerskundig een aansluiting van de nieuwbouwwijk op de Lange Dreef - noord gewenst. Hierdoor kan worden rondgereden en is geen sprake van doodlopende wegen op de Lange Dreef en in de nieuwbouwwijk. Verder wordt hierdoor een stedenbouwkundig gewenste ruimtelijke koppeling gelegd van het noordelijk deel van de nieuwbouwwijk met de Engweg en de wijk Groenhoek. De route Lange Dreef-zuid - Damhertlaan wordt als doorgaand vormgegeven. Verkeer van/naar de Lange Dreef-zuid wordt zo "gedwongen" gebruik te maken van de Damhertlaan. Fietsers kunnen de knip wel passeren via een doorsteek. In geval van calamiteiten kunnen hulpdiensten de wijk eveneens bereiken via deze knip (bijvoorbeeld verwijderbare palen).

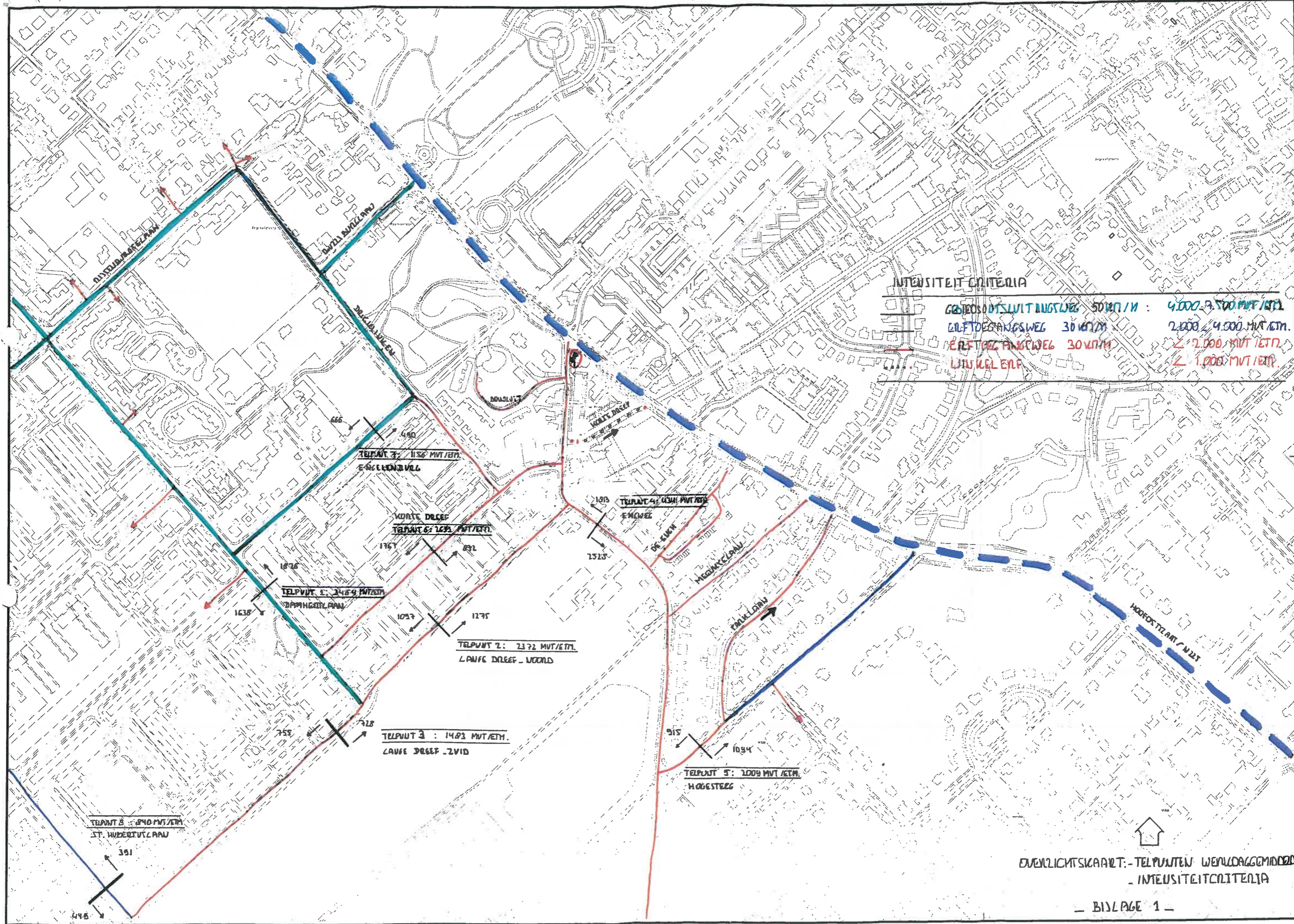
Conclusie en aanbeveling

Het extra verkeer vanuit de nieuwbouwlocatie en de verkeersverschuiving vanwege de knip in de Lange Dreef kan in de omgeving richting Hoofdstraat op een goede wijze worden afgewikkeld.

Het aanbrengen van een de knip in de Lange Dreef levert geen problemen op voor de nieuwbouwplannen voor de Lange Dreef. De Lange Dreef-noord wordt een verkeers-

luwe weg (zonder doorgaand verkeer), waarbij de maximaal optredende intensiteiten beneden de grenswaarde liggen van het intensiteitscriterium voor een erftoegangsweg 30 km/h.

Aanbevolen wordt om voorafgaand aan de besluitvorming over de realisatie van de knip in de Lange Dreef-noord, studie te verrichten naar de mogelijkheden om de Korte Dreef eveneens van “doorgaand” verkeer te ontlasten en hiermee samenhangend de Engelenburg beter te laten functioneren als een meer volwaardig onderdeel van de hoofdwegenstructuur.



INTENSITEIT CRITERIA

GEBOEDENSWITBROEGWEG 50M/1M	4.000 - 5.000 MVT/ETM
LIJFDEKANGSWEG 30M/1M	2.000 - 4.000 MVT/ETM
ERFSTREEKSWEG 30M/1M	< 2.000 MVT/ETM
WINKELERF	< 1.000 MVT/ETM

TELPUNT 3: 1136 MVT/ETM
LAUVE DREEF - ZUID

TELPUNT 6: 1231 MVT/ETM
LAUVE DREEF - NOORD

TELPUNT 4: 1031 MVT/ETM
LAUVE DREEF - NOORD

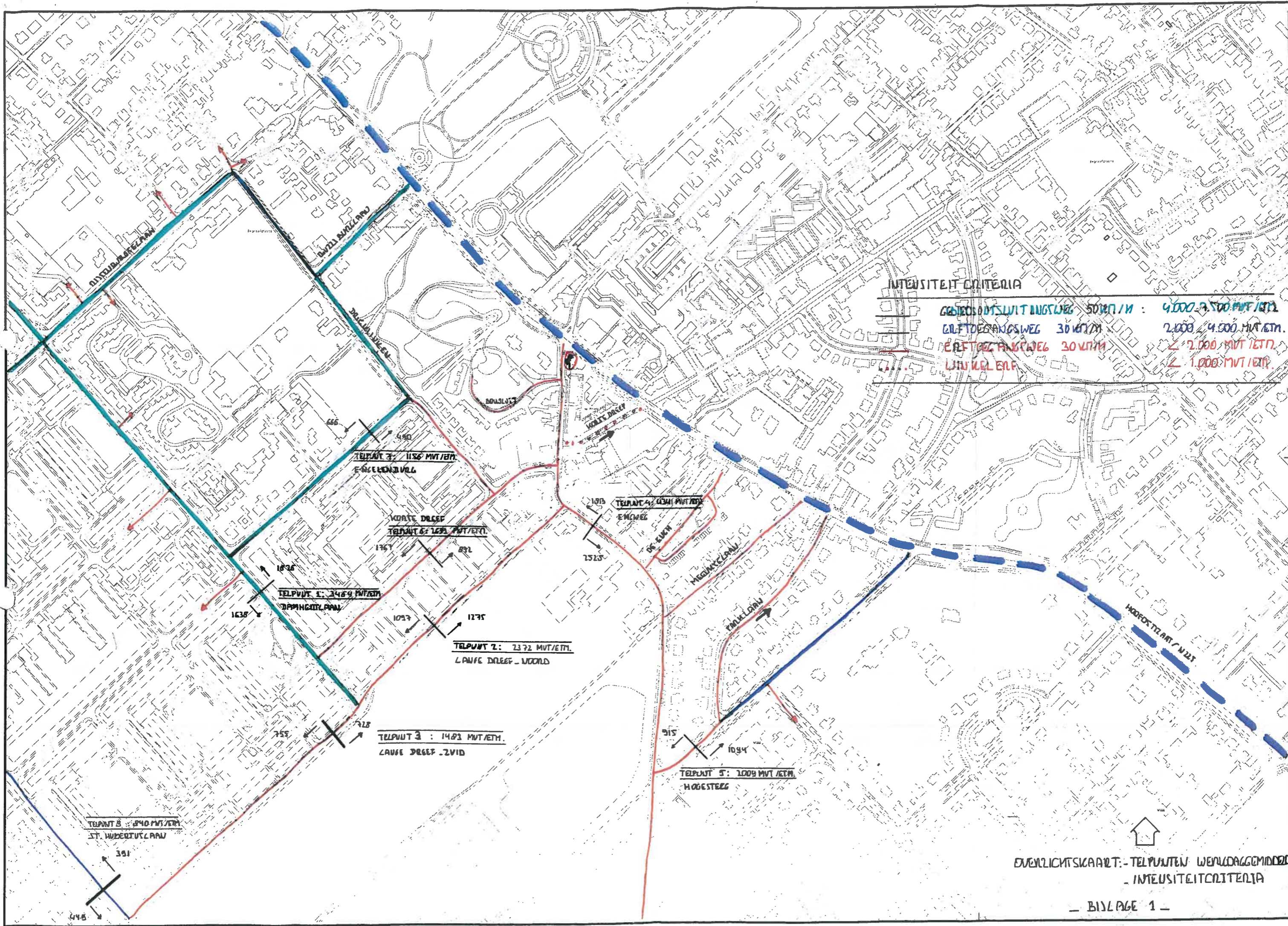
TELPUNT 2: 2372 MVT/ETM
LAUVE DREEF - NOORD

TELPUNT 3: 1483 MVT/ETM
LAUVE DREEF - ZUID

TELPUNT 5: 1009 MVT/ETM
HOOGSTEEG

TELPUNT 6: 890 MVT/ETM
ST. HUDEBERTUSKERK

OVERZICHTSKAART: - TELPUNTEN WENKORDEGEMIDDEDE
- INTENSITEITCRITERIA



INTENSITEIT CRITERIA

GEBIEDSUITSLUITINGSWEG 50M/1M	4.000 - 4.500 MVT/ETM
WILFDEBANDSWEG 30M/1M	2.000 - 4.000 MVT/ETM
PERIFERIE SWEG 30M/1M	< 2.000 MVT/ETM
LIJN WELLEN	< 1.000 MVT/ETM

TELPUNT 8 : 840 MVT/ETM
ST. WUBERTUSLAAN

TELPUNT 1 : 3489 MVT/ETM
DAMHOUTPANN

TELPUNT 7 : 1186 MVT/ETM
E-GELIENDIJK

KORTE DREEF
TELPUNT 6 : 1291 MVT/ETM

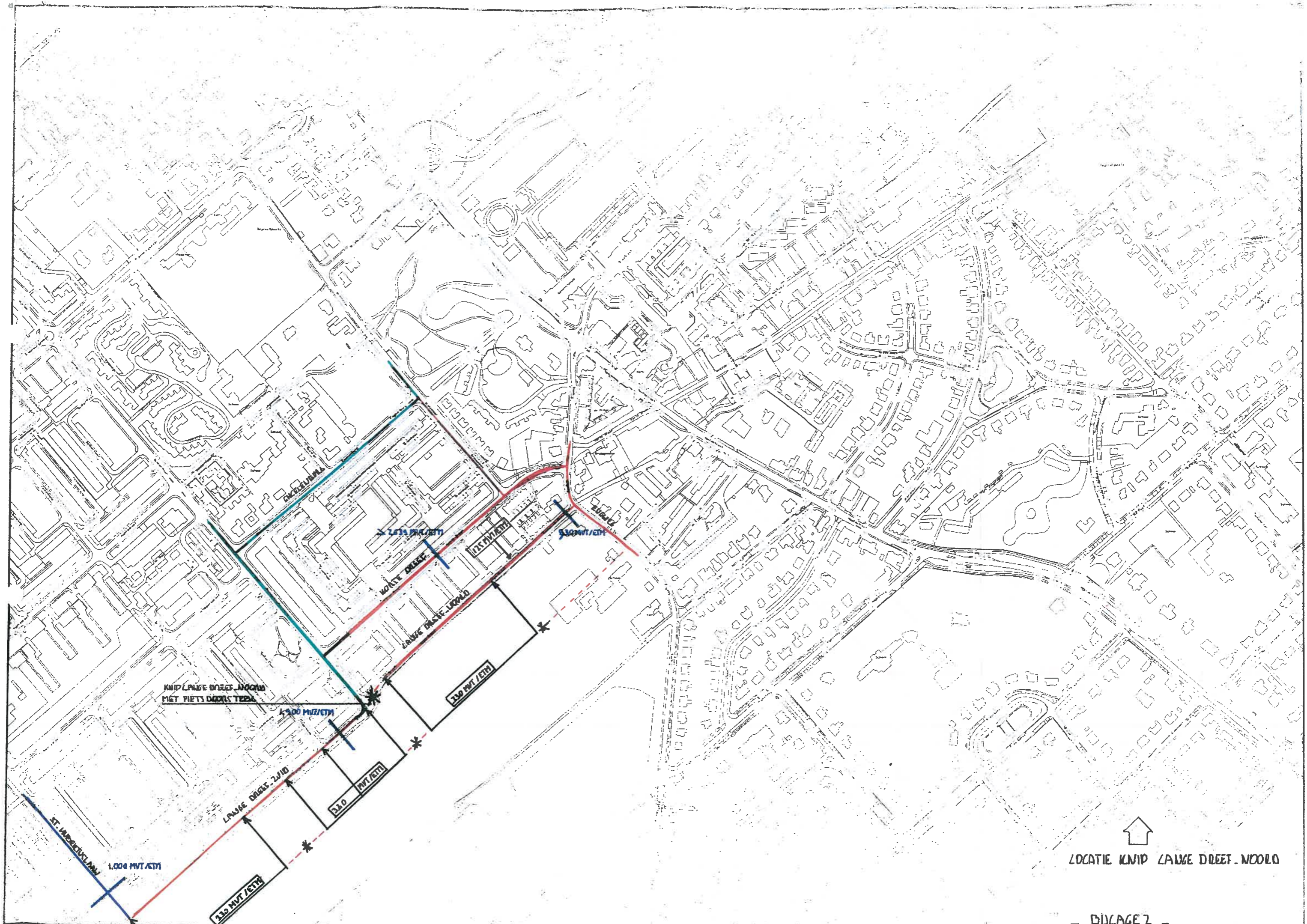
TELPUNT 3 : 1483 MVT/ETM
LAUVE DREEF - VOORD

TELPUNT 4 : 4341 MVT/ETM
EMMEZ

TELPUNT 5 : 1009 MVT/ETM
HOGESTEERG



OVERZICHTSKAART - TELPUNTEN WERKDRAGGEMEENSCHAP
- INTENSITEITCRITERIA



KNIP LAAN DE DREIF AANOMM
MET RIETS DOORS TEBB

1.000 MVT/STN

LAAN DE DREIF 1.000

LAAN DE DREIF 330

1.000 MVT/STN

330 MVT/STN

330 MVT/STN

330 MVT/STN

LAAN DE DREIF

LAAN DE DREIF 1.000

330 MVT/STN

LOCATIE KNIP LAAN DE DREIF. NOORD

- BILAGE 2 -

