



Figuur 4.1 Locatie van het te verlengen voetpad op de Alexander Numankade

Alpenwatersalamander is niet kieskeurig wat betreft voortplantingswater (RAVON). De soort heeft een voorkeur voor begroeide wateren. Als waterplanten ontbreken dan vormen afgevalen bladeren een alternatief. Overwintering vindt vooral in groenstructuren op het land plaats nabij het water. Gezien het voetpad niet wordt aangelegd binnen een bestaande groenstructuur van struweel of gelijkende dekkende vegetatie, maar op een reeds bestaand gazon dat al wordt gebruikt als voetpad, verdwijnt er geen voortplantingswater en overwinteringshabitat van alpenwatersalamander.

Ringslang is gebonden aan waterrijke habitats. De soort legt eieren in broeihopen die in natuurlijke systemen bestaan uit aangespoeld organisch materiaal (RAVON). Ook voor ringslang geldt dat er niet gewerkt wordt in de oevers en het water dat kan dienen als voortplantingslocaties en foerageergebied.

Grote vos legt eitjes op iep, zoete kers, populieren en sommige wilgensoorten (vlinderstichting.nl). De soort komt voor in open bossen, bosranden en plekken met grote vrijstaande bomen. Gezien er geen bomen worden gekapt verdwijnen er geen waardplanten van de soort.

Gezien er bij de aanleg van het voetpad niet gewerkt wordt in de oevers of het water van de Bilsche Grift én er geen bomen worden gekapt, zijn negatieve effecten op alpenwatersalamander, ringslang en grote vos soorten uitgesloten. Nader onderzoek is niet nodig.

Omdat negatieve effecten op basis van bovenstaande toetsing uitgesloten zijn, is nader en/of soortgericht onderzoek naar beschermde soorten niet nodig.

5 Toetsing gebruiksfase

Tijdens de gebruiksfase van het nieuwe voetpad kan mogelijk het voetverkeer op de Alexander Numankade in aantallen toenemen, vanwege de nieuwe uitstraling met de halfverharding en de erkenning als officieel voetpad

De naast het voetpad gelegen Alexander Numankade wordt in de huidige situatie al gebruikt als fietspad. Natuurwaarden die in de huidige situatie aanwezig zijn betreffen:

- Mogelijk aanwezige vleermuis verblijfplaatsen in boomholtes van platanen
- Biltsche Grift die mogelijk dient als vliegroute en foerageergebied voor vleermuizen
- Broedlocaties in platanen langs Biltsche Grift voor algemene broedvogels

Gezien er in de huidige situatie al fietsers en wandelaars met honden aanwezig zijn, zorgt de verbreding van het voetpad met zekerheid niet tot significant grotere verstoring voor beschermde natuurwaarden ten opzichte van de huidige situatie. Een negatief effect door het gebruik van het gerealiseerde voetpad op beschermde soorten is daarom uitgesloten.

Er is daarnaast ook geen significant negatief effect op niet streng onder de Wnb beschermde soorten als algemene zoogdieren en algemene amfibieën. Ook voor deze soorten geldt dat de huidige verstoring reeds dusdanig is dat de in gebruik name van het voetpad niet zorgt voor significante verstoring.

6 Literatuur

ECONU, 2021. Ecologische quickscan Alexander Numankade te Utrecht. Met kenmerk: Utrecht 21-7-16. 26 juli 2021.

Websites:

www.ravon.nl

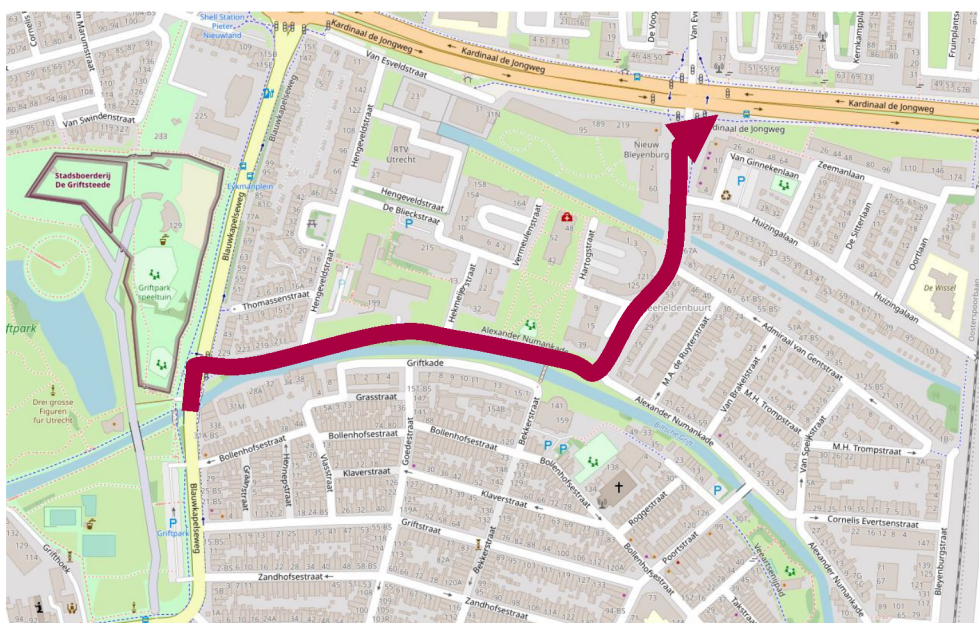
www.vlinderstichting.nl

Opdrachtgever	Gemeente Utrecht
Datum	13 februari 2023
Auteur	5.1.2E
Kenmerk	014205.20230207.N1.02
Status	Definitief
Pagina	1/14

Alexander Numankade Utrecht – verkeersveiligheidsaudit bestaande situatie en schetsontwerp (VVA1)

1. Inleiding

De gemeente Utrecht en regionale partners werken aan de realisatie van een doorfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort. Utrecht werkt aan de realisatie van een doorgaande fietsroute rond de singels van de binnenstad. Besloten is dat het tracé van de doorfietsroute over de Alexander Numankade wordt geleid. De gemeente Utrecht stelt voor om de Alexander Numankade om te bouwen tot een fietsstraat tussen de Blauwkapelseweg en de Hengeveldstraat en tot een fietspad tussen de Hengeveldstraat en de Hekmeijerstraat om aan te sluiten op het bestaande fietspad tot aan de Jan van Galenstraat.



De gemeente Utrecht heeft in samenspraak met de aanwonenden van de Alexander Numankade afgesproken een verkeersveiligheidsaudit te laten opstellen. De gemeente heeft Goudappel BV opdracht gegeven deze audit uit te voeren.

2. Aanpak van de beoordeling

2.1 Kader

De beoordeling is uitgevoerd volgens de systematiek van de verkeersveiligheidsaudits. Het kader hiervoor wordt in de basis gevormd door het rapport 'Handleiding Verkeersveiligheidsaudit onderliggend wegennet'. De inkadering zoals we die bij de verkeersveiligheidsaudit gebruiken is aan deze publicatie ontleend.

Een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project van planning tot eerste gebruik.

In de praktijk van ontwerp en toetsing van verkeersinfrastructuur hebben we het toetsingskader voor het ontwerp in het kader van de verkeersveiligheidsaudit uitgewerkt binnen de volgende drie pijlers.

Duurzaam Veilig
Principes:

- Functionaliteit
- Biomechanica
- Psychologica

Human Factors:

- Verwachten
- Waarnemen
- Begrijpen
- Kunnen
- Willen

Projectspecifiek:

- Doorfietsroute
- Voetgangers en spelen
- Vrachtverkeer

2.2 Beoordelingsteam

De verkeersveiligheidsbeoordeling is uitgevoerd door 5.1.2E en 5.1.2E 5.1.2E beiden gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor en senior adviseur Mobiliteit & Ruimte bij het ontwerpteam van Goudappel BV en 5.1.2E 5.1.2E verkeersveiligheidsauditor in opleiding.

De auditoren zijn niet bij het ontwerp van de bestaande situatie of het IPVE voor de fietsroute betrokken geweest. Rico Andriesse heeft eerder een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd voor een deel van de doorfietsroute bij Soestduinen in opdracht van de provincie Utrecht. De onafhankelijkheidsverklaringen zijn opgenomen in de bijlage van deze notitie.

2.3 Schouw bestaande situatie

De bestaande situatie, de infrastructuur en het gedrag van de weggebruikers, is beoordeeld met een schouw ter plekke op donderdag 26 januari 2023 tussen 09.30 en 10.30 uur. Het was toen droog, fris winterweer.

2.4 Gegevens

Ongevallen

In de directe omgeving van de Alexander Numankader zijn in de periode 2014 – januari 2023 in totaal zes ongevallen geregistreerd. Twee ongevallen, met een gewonde vonden plaats op het kruispunt Blauwkapelseweg – Alexander Numankade.

Drie ongevallen met in totaal vijf gewonden, vonden volgens de ongevallenregistratie plaats op het kruispunt Alexander Numankader – Hengeveldweg. Opvallend was een ongeval met vier voertuigen waarbij drie personen gewond raakten. Uit het verslag van dit ongeval in de media is op te maken dat het ongeval plaatsvond op het kruispunt Blauwkapelseweg – Alexander Numankade.

Op het kruispunt Alexander Numankade, Hekmeijerstraat vond één ongeval plaats.

Intensiteiten

In de periode 2-11 december 2021 is een telling uitgevoerd van de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer. Uit deze telling bleek een gemiddelde werkdagemaalintensiteit van 1.150 mvt/etmaal, met 2% middelzwaar en 1% zwaar vrachtverkeer¹. Tijdens de telperiode waren beperkingen aanwezig rond het COVID19-virus die de intensiteiten kunnen hebben beïnvloed. De harde lockdown ging in op 18 december 2021, dus pas na de telperiode.

¹ De relatief lage intensiteit van het vrachtverkeer sluit niet aan bij de observatie tijdens de schouw waar juist relatief veel (zeker 4 in een krap uur) zware vrachtauto's werden gezien.

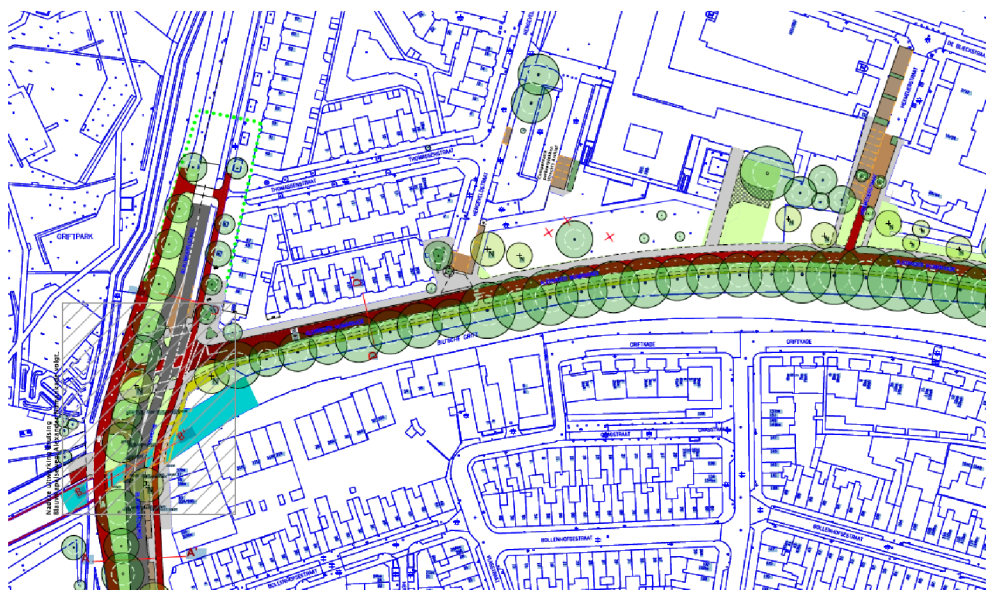
2.5 Beoordeelde stukken

De beoordeling van de verkeersveiligheid is uitgevoerd op basis van de volgende beschikbare stukken:

publicatie	status
doorfietsroute Utrecht – Amersfoort, functioneel ontwerp, plankaart 1 van 2, kader 1 t.b.v. externe audit ANK, concept 30 mei 2022	audit
integraal Programma van Eisen Functioneel Ontwerp, definitief oktober 2022	informatie

Tabel 2.1: Overzicht beoordeelde stukken

Een uitsnede uit het Functioneel Ontwerp is opgenomen in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Functioneel ontwerp omgeving Alexander Numankade

2.6 Toetsingsdocumenten

De volgende documenten zijn gebruikt bij de beoordeling van het ontwerp.

toetsdocument	uitgave van
10 Gouden Regels om rekening te houden met de weggebruiker	Rijkswaterstaat (2008)
ASVV 2021	CROW (onlineversie)
basiskenmerken kruispunten en rotondes	CROW, publicatie 315a (2016)
basiskenmerken wegontwerp	CROW, publicatie 315 (2012)
ontwerpwijzer Fietsverkeer	CROW, publicatie 3.1.2 (2014) en publicatie 351 (2016)
aanbevelingen fietsstraten binnen de kom	Fietsberaad (2019)
grip op eenzijdige fietsongevallen	CROW-fietsberaad publicatie 19a (2011)

Tabel 2.2: Overzicht gebruikte toetsdocumenten

Naast deze toetsdocumenten zijn bevindingen van het auditteam gebaseerd op eigen ervaringen en expertise.

2.7 Aanvullende duiding risico's

Aanvullend op de gehanteerde methodiek van de verkeersveiligheidsaudit is een kleurindeling gehanteerd om de ernst van de risico's aan te geven (conform Kader Verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat).

wit	Geen risico, opmerking
geel	Gemiddeld risico
oranje	Groot risico*
rood	Zeer groot risico*

In de analyse van de bestaande situatie en het ontwerp zijn geen grote en zeer grote risico's gedetecteerd.

2.8 Nummering van de risico's

Aangezien uitsluitend op de onderdelen algemeen, dwarsprofiel en kruispunten bevindingen zijn geconstateerd, is er bij de nummering van de bevindingen aangesloten bij deze indeling.

3. Beoordeling bestaande situatie

In de bestaande situatie is de Alexander Numankade een woonstraat met een gemengd karakter. De straat heeft een functie voor de ontsluiting van het achterliggende gebied, ook voor vrachtverkeer en als doorgaande fietsroute.

3.1 Algemeen

	Bevinding	Risico	Oplossingsrichting
B1.1	In de bestaande situatie is de Alexander Numankade een woonstraat met een gemengd karakter. De straat heeft een functie voor de ontsluiting van het achterliggende gebied, ook voor vrachtverkeer en als doorgaande fietsroute. Tijdens de schouw was er opvallend veel zwaar vrachtverkeer.	Conflicten tussen vrachtverkeer en kwetsbare verkeers-deelnemers	Beperken van de hoeveelheid vrachtverkeer en als dat niet mogelijk is de snelheid beperken
B1.2	Opvallend is, dat de 30 km/h-zone pas begint bij het kruispunt met de Hengeveldstraat, waardoor met 50 km/h mag worden gereden. De rijsnelheid is voor een woonstraat ook opvallend hoog.	Conflicten op de woonstraat met relatief hoge snelheid	Snelheid beperken

3.2 Dwarsprofiel

	Bevinding	Risico	Oplossingsrichting
B2.1	Parkeren en laden en lossen gebeurt op de rijbaan.	Conflicten met fietsverkeer om de geparkeerde voertuigen of bij laden en lossen	Parkeren elders oplossen of vakken voorzien

	Bevinding	Risico	Oplossingsrichting
			
B2.2	De straat heeft een breedte van minimaal 6,15 meter, waardoor er bij aanwezigheid van geparkeerde voertuigen een kritisch profiel overblijft voor de combinatie fiets - vrachtverkeer.	Conflicten tussen fietsers en vrachtverkeer of uitwijken van fietsers over het trottoir	Rijbaan verbreden of versmallen
B2.3	In de berm aan de Griftzijde is een smal olifantenpad ontstaan waar voetgangers lopen; verder naar het oosten zijn boomstammen in de berm aanwezig waardoor niet verder kan worden gelopen. 	Voetgangers gaan op de rijbaan lopen waar het pad ophoudt	Lopen door de berm tegengaan of het voetpad doorzetten

	Bevinding	Risico	Oplossingsrichting
			

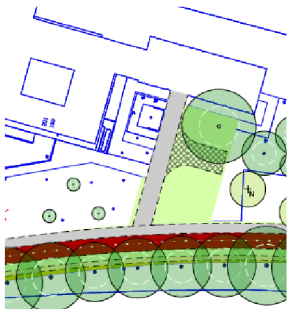
3.3 Kruispunt

	Bevinding	Risico	Oplossingsrichting
B3.1	Verschillende voertuigen keren op het kruispunt met de Hengeveldstraat. Het kruispuntvlak is relatief groot waardoor het keren relatief eenvoudig is. Het grote kruispuntvlak maakt de situatie wel onoverzichtelijk.	Conflicten tussen kerende voertuigen en passerende voetgangers en fietsers	Keren faciliteren of op dit kritische punt tegengaan
B3.2	Vanuit het westen is een smal strookje aanwezig naast de berm, aansluitend op de fietsoversteek, zonder duidelijke functie eindigend in het niets. 	Onverwachte conflicten tussen fietsers en achteropkomend autoverkeer	Strookje verwijderen

	Bevinding	Risico	Oplossingsrichting
			

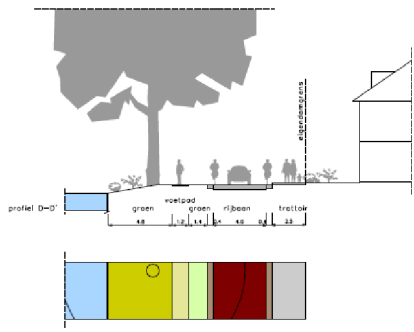
4. Beoordeling ontwerp

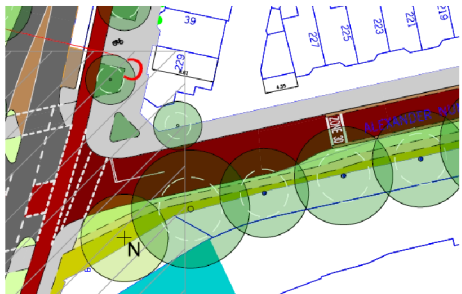
4.1 Algemeen

Algemeen	Bevinding	Risico	Oplossingsrichting
O1.1	Uit de tekening wordt niet duidelijk hoe het laadperron van het Utrechts Archief moet worden bereikt. 	Vrachtverkeer dat op het fietspad rijdt. Plaatsing van beweegbare, niet vergevingsgezinde paaltjes	De afsluiting na het laadperron plaatsen of ontheffing verlenen en fiets goed berijdbaar maken voor vrachtverkeer.
O1.2	Door de afsluiting van een deel van de Alexander Numankade wordt het drukker in het achterliggende gebied omdat de Hekmeijerstraat alleen nog aan de	Conflicten met gebruikers van dit gebied, bijvoorbeeld spelende kinderen	Verkennen of de voordelen van de afsluiting opwegen tegen de nadelen elders

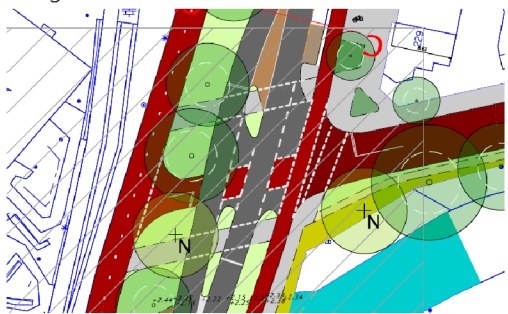
	noordzijde wordt ontsloten.		
--	-----------------------------	--	--

4.2 Dwarsprofiel

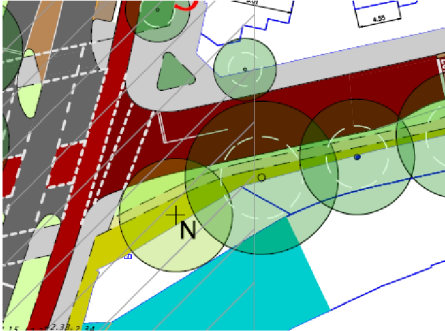
	Bevinding	Risico	Oplossingsrichting
O2.1	Het dwarsprofiel van de Alexander Numankade biedt geen ruimte voor de combinatie vrachtauto – personenauto en er is geen ruimte om op het kruispunt met de Hengeveldstraat op elkaar te wachten. Bestuurders die elkaar tegenkomen zullen dan uitwijken naar het gras of het trottoir of achteruit rijden. 	Conflicten met gebruikers van het trottoir, berm schade of conflicten met andere verkeersdeelnemers.	De fietsstraat ontwerpen voor de maatgevende combinatie vrachtauto – personenauto, conform Fietsberaad-publicatie fietsstraten (zie de analyse) Ook voor de combinatie fiets-fiets- personenauto en -vrachtauto is er dan voldoende ruimte. Als er incidenteel op de rijbaan wordt stil gestaan voor bijvoorbeeld laden en lossen levert dit ook minder problemen op.
O2.2	De breedte van de Alexander Numankade knijpt abrupt na de opstelvakken van het	Fietsers kunnen in de knel komen	Versmalling meer geleidelijk laten verlopen en/of de rand vergevingsgezind inrichten, voor zover de versmalling nog nodig is met de aanbeveling uit O2.1.

	kruispunt. 		
--	---	--	--

4.3 Kruispunt

	Bevinding	Risico	Oplossingsrichting
O3.1	Op het kruispunt met de Blauwkapelseweg is de oversteek voor fietsers vanaf de Alexander Numankade aan de linkerkant van het opstelvak getekend. 	Fietsers gaan de eventuele wachtrij aan de linkerkant inhalen en komen dan in conflict met links afslaand autoverkeer	Een OFOS of een apart fietslicht toepassen waarbij fietsers de wachtrij rechts kunnen inhalen²
O3.2	De ingaande rijstrook richting de Alexander Numankade is relatief krap. In combinatie met het opstelvak voor de andere richting dat relatief ver naar voren is gelegd, kan de draai problemen opleveren voor inrijdend	Conflicten tussen indraaiende vrachtauto's en wachtende voertuigen, die dan achteruit moeten rijden	De draai op basis van het uiteindelijke kruispunt toetsen met een rijcurve-programma

² De gemeente Utrecht geeft aan dat er voor het kruispunt nog een nieuw ontwerp wordt gemaakt. Als dit ertoe leidt dat ook dit onderdeel van het ontwerp wordt aangepast, komt deze bevinding te vervallen.

	Bevinding	Risico	Oplossingsrichting
	vrachtverkeer 		
O3.3	Doordat de wijk een doodlopende structuur heeft zullen veel voertuigen ergens willen keren. Hiervoor zijn geen voorzieningen.	Keren op kruispunten met conflicten met andere verkeersdeelnemers tot gevolg.	De uitritconstructie biedt een relatief veilige keermogelijkheden. Nagaan of het kruispunt voldoende ruimte biedt om veilig te keren. Als dit niet zo is, ruimte uitbreiden of juist zo beperken dat keren echt onmogelijk wordt

5. Analyse en vergelijking

In dit hoofdstuk wordt, als aanvulling op de beoordeling van beide situatie volgens de methodiek van de verkeersveiligheidsaudit, ingegaan op de vergelijking tussen de bestaande situatie en het ontwerp zoals dat in het IPVE is opgenomen.

Om te beginnen is het goed te vermelden dat er op dit punt nooit sprake kan zijn van een complete één op één vergelijking. Om te beginnen kan in de bestaande situatie het weggedrag worden getoetst, terwijl dat bij het nieuwe ontwerp moet worden ingeschat. Bovendien is het ontwerp nog niet ver uitgewerkt, verdere ontwerpdetails kunnen nog tot aandachtspunten voor de verkeersveiligheid leiden, maar verdere uitwerking van het ontwerp kan er ook toe leiden dat aandachtspunten met bijvoorbeeld aanvullende markering of bebording worden opgelost.

Ervan uitgaande dat er door de Alexander Numankade een doorfietsroute wordt gerealiseerd, biedt het ontwerp zoals voorgesteld een veel veiligere oplossing dan de bestaande situatie. De knelpunten voor verkeersveiligheid die te maken hebben met de rijsnelheid van

50 km/h, het parkeren op de rijbaan en het kritische profiel voor de combinatie parkeren – fiets- vrachtverkeer wordt opgelost.

Blijft over een relatief rustige woonstraat met een 30 km/h regime en inrichting als fietsstraat. Met een verkeerssysteem dat doorgaand verkeer effectief tegengaat, een aangepast profiel en een beperkte lengte van de rechtstand zijn geen grote risico's voor de verkeersveiligheid aanwezig. Wel geldt een aantal aanbevelingen die het veiligheidsniveau van het ontwerp verder zouden kunnen verbeteren.

Belangrijkste is de breedte van de straat. Volgens de telling van de gemeente Utrecht is het aantal vrachtverkeer op de Numankade >2%; op basis van de schouw lijkt zelf een hoger percentage vrachtverkeer aanwezig. Op basis van de fietsberaadpublicatie 'Fietsstraten binnen de bebouwde kom' is dan aan te bevelen rekening te houden met een breder profiel dan de standaard fietsstraat. Daarbij komt dat er geen wachtgelegenheid meer is bij de Hengeveldstraat, waardoor bestuurders van voertuigen elkaar op het kruispunt moeten passeren.

Het is daarom te overwegen het dwarsprofiel van de Alexander Numankade aan te passen aan de maatgevende combinatie personenauto – vrachtauto zoals aanbevolen in de Fietsberaadpublicatie met een breedte van 5,50 meter. Daarmee leidt eventueel laden en lossen op de rijbaan ook tot minder problemen en is er meer ruimte voor fietsverkeer. Aanpassing op de denkbare combinatie vrachtauto - vrachtauto wordt niet aanbevolen, omdat dit relatief zeldzaam is en leidt tot een te breed profiel met hoge rijksnelheden tot gevolg.

6. Onafhankelijkheidsverklaring

6.1 Project

Verkeersveiligheidsaudit Alexander Numankade – Auditfase 1: Schetsontwerp.

6.2 Verklaring en ondertekening

Hierbij bevestigt het auditteam dat deze audit op 13 februari 2023 is afgerond volgens de 'Handleiding verkeersveiligheidsaudit onderliggende weggennet' (2016) van DTV Consultants.

Het auditteam verklaart dat wij de ter beschikking gestelde informatie en documentatie hebben bestudeerd. De verkeersveiligheidsaudit heeft tot doel om die ontwerpkenmerken op te sporen die de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Andere aspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen rond het ontwerp en inrichting van het infrastructuurproject zijn bewust buiten beschouwing gelaten.

6.3 Onafhankelijkheid

Het auditteam verklaart dat zij op geen enkele wijze betrokken is (geweest) bij het project waarop de audit betrekking heeft.

Datum: 13 februari 2023

Namens het auditteam,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

(in opleiding)

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

auditleider

Notitie eenrichtingsverkeer Alexander Numankade (ANK) (onderdeel provinciale Doorfietsroute Utrecht – Amersfoort)

Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte, Mobiliteit

Februari 2023

Algemeen

Zorg bewoners op het functioneel ontwerp (FO), onderdeel Alexander Numankade (ANK) deel tussen Blauwkapelseweg (BkW)-Hengeveldstraat m.n. vanuit huidige situatie waarin de straat smal is en bewoners aangeven dat verkeersdeelnemers zich klemrijden, soms op elkaar moeten wachten, dat niet doen waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan of worden ervaren.

Het gaat om een woonstraat (erftoegangsweg) die inderdaad met de huidige aanbevelingen (CROW) en functie te krap is gedimensioneerd voor 2 richtingenverkeer.

De huidige straat is 6,15 m breed met langsparkeren. Met 2,00 m langsparkeren rest nu een netto rijbaanbreedte van 4,15 m. De situatie bestaat en functioneert decennia.

Er zijn geen meldingen bekend t.a.v. verkeersonveiligheid in (voormalig) zaaksysteem. Wel reacties tijdens en na de informatieavond van juli 2022.

Verzoek bewoners om eenrichtingsverkeer in de straat in te voeren en elders in de wijk een tweede ontsluiting te maken. Door bewoners is genoemd een uit- of ingang via de Kardinaal de Jongweg (KdJ).

Hoeveelheid verkeer

Bewoners geven aan dat dit deel ANK druk kan zijn. Tellingen laten in de huidige situatie op dit weg deel ca. 1200 auto's/ etmaal en ca. 2000 fietsers zien. De verkeersaantallen van beide modaliteiten zijn verkeerskundig laag. Voor een dergelijke woonstraat met verzamel functie met achterliggende wijk zijn auto-aantallen tussen de ca 2500 en ca 4000 auto's acceptabel. De aantallen autoverkeer zijn in dit geval duidelijk lager.

Verwachting is dat de verkeersaantallen voor auto niet of nauwelijks toenemen maar expansie is mogelijk. Het aantal fietsers zal wel toenemen en dit is zondermeer mogelijk.

Nieuw ontwerp (FO)

De nieuwe weginrichting, zonder langsparkeren, wordt breder met 0,65 m en gaat van effectief 4,15 naar 4,80 m fietsstraat. Hiermee krijgt de weg een standaardbreedte voor een erftoegangsweg 30 km/u conform het CROW. Mengen van verkeer is uitgangspunt met primaat voor de fietser.

In principe worden hiermee ook de zorgen van bewoners weggenomen is de verwachting. De nieuwe situatie wijzigt nl. in een iets bredere woonstraat en de genoemde zorgpunten zullen hiermee worden opgelost.

Aanvullende maatregelen op voorgestelde herinrichting zijn verkeerskundig niet noodzakelijk. De fietsroute kan goed worden uitgevoerd met voornoemde nieuwe inrichting. Het aanvullende verzoek tot invoeren eenrichtingsverkeer is verkeerskundig gezien niet noodzakelijk.

Scoop

Het verzoek van bewoners valt buiten de scope van dit project. Het doel is het maken van een goede fietsroute en het verbeteren van de kwaliteit van de omgeving waarin naast een goede fietsroute, vergroening een belangrijk beleidsuitgangspunt is en kwalitatief voor deze route een positief element vormt.

Eenrichtingsverkeer, algemeen

-voordeel bij oversteken met auto's in 1 rijrichting. Fietsers rijden wel in 2 rijrichtingen;

-alleen instellen indien verkeerskundig echt nodig. Bijvoorbeeld wanneer de ruimte in het dwarsprofiel beperkt is b.v. door de stedenbouwkundige opzet en smalle profielen (3,50 m).

Effecten algemeen

-om-rijbewegingen door de wijk of omgeving (langere afstand, meer km afleggen);

-harder rijden vanwege minder conflicten met tegemoetkomend verkeer (aanvullende maatregelen verkeersveiligheid bv, drempels);

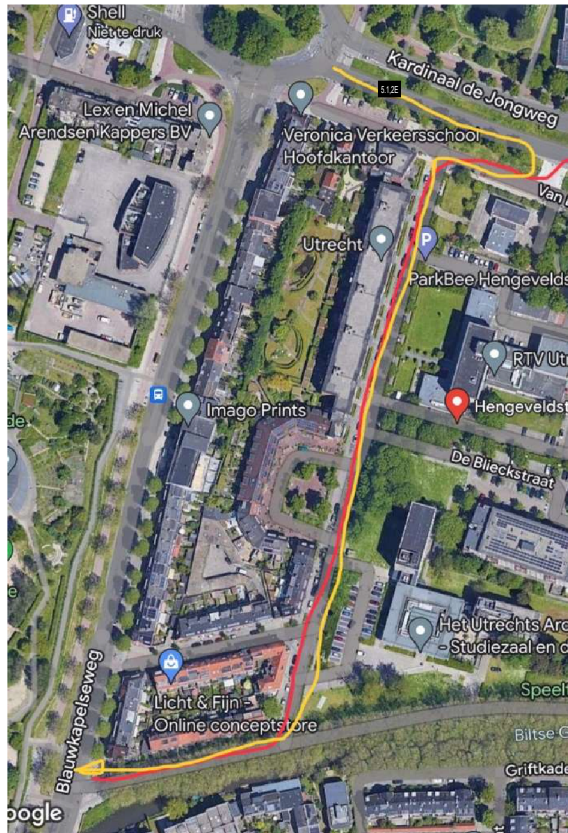
-negeren maatregel (verkeersonveiligheid: harder rijden en onverwachte rijrichting).

Invoeren eenrichtingverkeer, mogelijkheden verkeerskundig

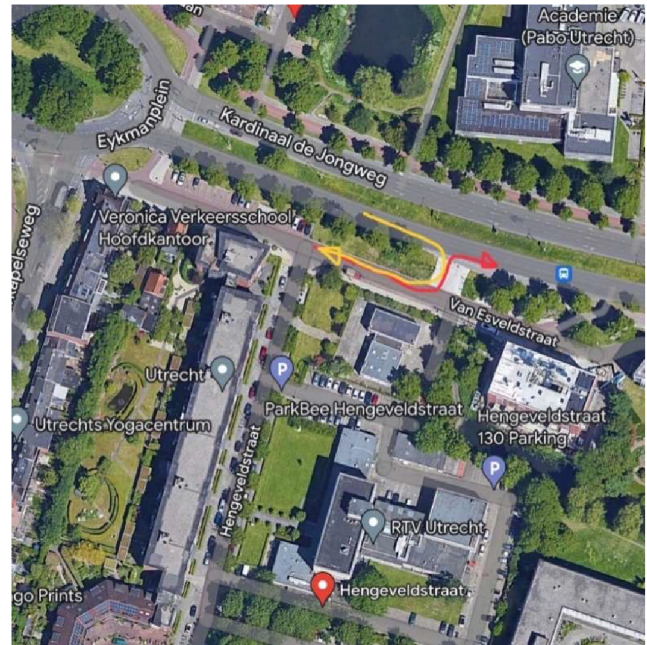
Onderzoeken wat het effect is voor instellen eenrichtingsverkeer t.h.v. ANK. Tevens wijk in of uit t.h.v.

KdJ. 2 mogelijkheden:

- ANK in en KdJ uit;
- ANK uit en KdJ in.



bewegingen rood ANK in KdJ uit, en geel vice versa



bewegingen Van Esveldstraat

Effecten

ANK in: KdJ uit

- wegbreedte 4,80m blijft gelijk vanwege de uitgangspunten verbeteren fietsroute;
- lange omweg om terug te komen in de wijk;
- extra aansluiting KdJ weg niet gewenst (vanwege doorstroming, discontinuïteit, verkeersveiligheid);
- keerbewegingen t.h.v. de Van Everdingenstraat (van oost naar west);
- aansluiting excentrisch op de Van Esveldstraat;
- Van Esveldstraat (fietsroute) wordt (iets) meer belast door toename autoverkeer t.o.v. de huidige situatie;
- noordelijk deel Hengeveldstraat wordt meer belast;
- bushalte ligt in de weg en groen verminderen;
- brede in-/uitrit vanwege toegang vrachtverkeer;
- ruimte ontbreekt voor goede doorsteek KdJ door parkeerplaatsen, bushalte en groen;

ANK uit: KdJ in

- wegbreedte 4,80m blijft gelijk vanwege de uitgangspunten verbeteren fietsroute;
- omweg korter om terug te komen in de wijk in vergelijking met ANK in: KdJ weg uit;
- extra aansluiting KdJ weg niet gewenst (vanwege doorstroming, discontinuïteit, verkeersveiligheid);
- afslagstrook voor ingaand verkeer i.v.m. VRI Eykmanplein;
- Van Esveldstraat (fietsroute) wordt (iets) meer belast door toename autoverkeer t.o.v. de huidige situatie;
- aansluiting excentrisch op de Van Esveldstraat;