

Verkeersafwikkeling kruispunt Boschdijk Vredeoord

Versie: 2.0

Datum: 22-9-2023

Huidige situatie op basis van verkeerstelling 8 juni 2023

Ochtendspits:

Cyclustijd: 92 seconden

Maatgevende conflictgroep met volgorde: 2-10-36-6

Verkeersafwikkeling: acceptabel, zonder oververzadiging, wachttijden langzaam verkeer hoger dan streefwaarden nota verkeerslichten

Avondspits:

Cyclustijd: 138 seconden

Maatgevende conflictgroep met volgorde: 2-5-12-8

Verkeersafwikkeling: deels oververzadigd met dubbele stops autoverkeer als gevolg, wachttijden langzaam verkeer hoger dan streefwaarden nota verkeerslichten

Huidige situatie (8-6-2023) met extra verkeer als gevolg van woningbouw Vredeoord

Ochtendspits:

Cyclustijd: 120 seconden

Maatgevende conflictgroep: 2-36-6-10

Verkeersafwikkeling: acceptabel, incidenteel dubbele stops autoverkeer, wachttijden langzaam verkeer hoger dan streefwaarden nota verkeerslichten.

Wachtrijlengte Vredeoord: 2x 100 meter.

Avondspits:

Cyclustijd: 150 seconden

Maatgevende conflictgroep 2-5-12-8

Verkeersafwikkeling: niet acceptabel, structureel overbelast, veel (3) dubbele stops autoverkeer, blokkade opstelstroken door wachtrijen op andere rijstroken, wachttijden langzaam verkeer worden veel hoger dan streefwaarden nota verkeerslichten.

Wachtrij Vredeoord: 2x 130 meter.

Planjaar 2030

De berekening zijn niet uitgevoerd voor planjaar 2030. De intensiteiten uit het verkeersmodel (BBMA) geven zowel op de Boschdijk noord als zuid aanzienlijk lagere intensiteiten dan de telling uit 2023. Dit is zeer ongeloofwaardig.

Van en naar de 1^e Lieven de Keylaan zou het verkeer fors toenemen. Veel extra verkeer op de 1^e Lieven de Keylaan is echter niet mogelijk omdat dit wegvak aan zijn capaciteit zit en dus geen extra verkeer kan verwerken. Gelet op de ongeloofwaardigheid van de intensiteiten uit het verkeersmodel zijn er geen berekeningen gemaakt voor 2030.

Huidige situatie (8-6-2023) met 100% kantoor functie nog in gebruik

Ochtendspits:

Cyclustijd: 108 seconden

Maatgevende conflictgroep: 2-36-6-10

Verkeersafwikkeling: acceptabel, incidenteel dubbele stops autoverkeer, wachttijden langzaam verkeer hoger dan streefwaarden nota verkeerslichten.

Wachtrijlengte Vredeoord: 2x 80 meter.

Avondspits:

Cyclustijd: 175 seconden

Maatgevende conflictgroep 2-5-12-8

Verkeersafwikkeling: niet acceptabel, structureel overbelast, veel (3) dubbele stops autoverkeer, blokkade opstelstroken door wachtrijen op andere rijstroken, wachttijden langzaam verkeer worden veel hoger dan streefwaarden nota verkeerslichten.

Wachtrij Vredeoord: 2x 160 meter.

Conclusie

Ochtendspits

Wordt gekeken naar de huidige planologische situatie met kantoorinvulling dan resulteert dat in de ochtendspits in een iets betere verkeersafwikkeling dan in de variant met het extra verkeer als gevolg van de planologische situatie waarin in woningbouw wordt voorzien. In beide varianten is echter een acceptabele verkeersafwikkeling mogelijk. De streefwaarden voor de wachttijd voor het langzaam verkeer zijn in beide varianten echter hoger dan de streefwaarden uit de nota verkeerslichten.

Avondspits

Wordt gekeken naar de huidige planologische situatie met kantoorinvulling dan resulteert dat in de avondspots in een structureel slechtere verkeersafwikkeling dan in de variant met het extra verkeer als gevolg van de planologische situatie met woningbouw. De congestie in de avondspits zal bij een 100% gebruik als kantoor verder toenemen waarbij zowel de afwikkeling van het autoverkeer als het langzaam verkeer zeer slecht wordt. De wachttijden voor het langzaam verkeer zullen aanzienlijk langer worden dan de streefwaarden uit de nota verkeerslichten. Kortom: de kruising kan in zijn huidige vorm de extra hoeveelheid verkeer niet verwerken. Dit komt omdat de verdeling van het extra verkeer gespiegeld is. Bij de kantoorvariant is het extra verkeer in de drukste periode (avondspits) gebundeld op Vredeoord. In de woningbouwvariant is het extra verkeer in de drukste periode (avondspits) verdeeld over de drie toe leidende richtingen.

Als er naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt gekeken, is een toename van het verkeer niet wenselijk, maar dat geldt sterker voor de huidige planologische situatie die in het gebruik van het gebouw ten behoeve van kantoor voorziet, dan de nieuwe situatie die in woningbouw voorziet. In die zin is de ontwikkeling van het plangebied naar woningbouw gunstiger voor de verkeersafwikkeling dan de invulling van het kantoorgebruik op basis van het huidige bestemmingsplan.

Opgemerkt wordt dat vanwege het feit dat de verkeersafwikkeling niet optimaal is, de kruising Vredeoord – Boschdijk heringericht zal worden teneinde de verkeersafwikkeling te verbeteren. De herinrichting staat gepland voor het jaar 2024.