

## NOTITIE

### Plan van aanpak NW-kwadrant verkeer

Het Kwadrant B.V.

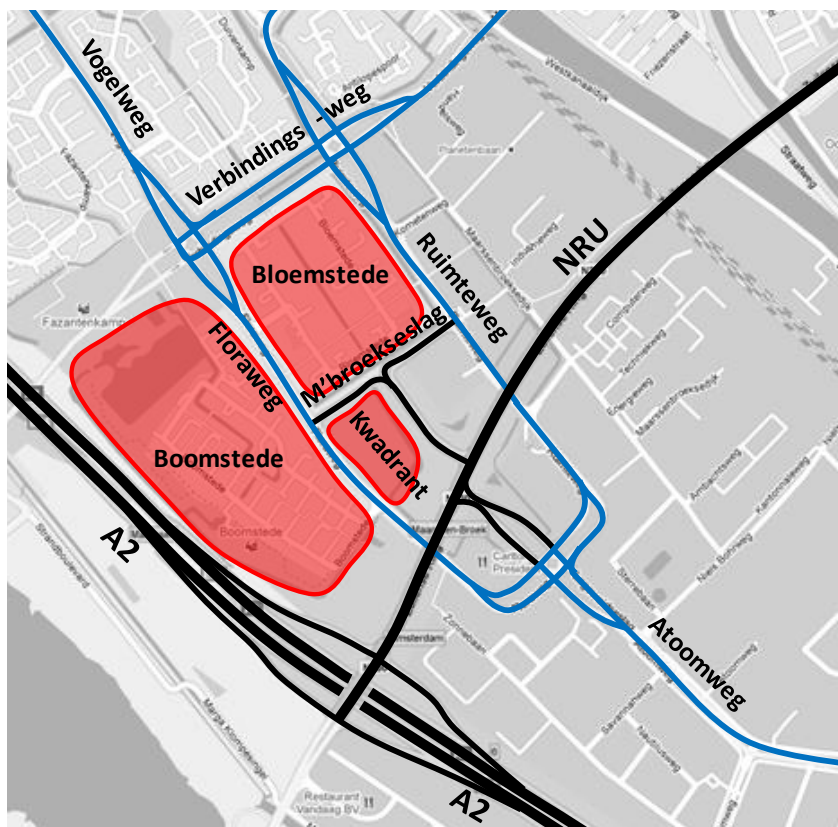
2 september 2013

#### Wegen naar een nieuw woongebied

Het Kwadrant B.V. ontwikkelt een plan voor woningbouw op het noordwestelijk kwadrant te Maarssebroek. Als onderdeel van dit plan is onderzocht of de Maarssebroekseslag kan worden verschoven in zuidelijke richting, zodat een aangesloten woongebied ontstaat met Bloemstede. Deze verschuiving blijkt verkeerskundig inpasbaar zonder verschuivingen in de verkeersstromen. Belangrijk bijkomend voordeel is dat de barrière voor het langzaam verkeer verdwijnt tussen het Kwadrant en Bloemstede verdwijnt.

Deze notitie geeft inzicht in de effecten van het plan op de verkeersstromen in de omgeving en de lokale ontsluiting van het plangebied. Van alle overwegingen zijn onderliggende technische rapportages beschikbaar.

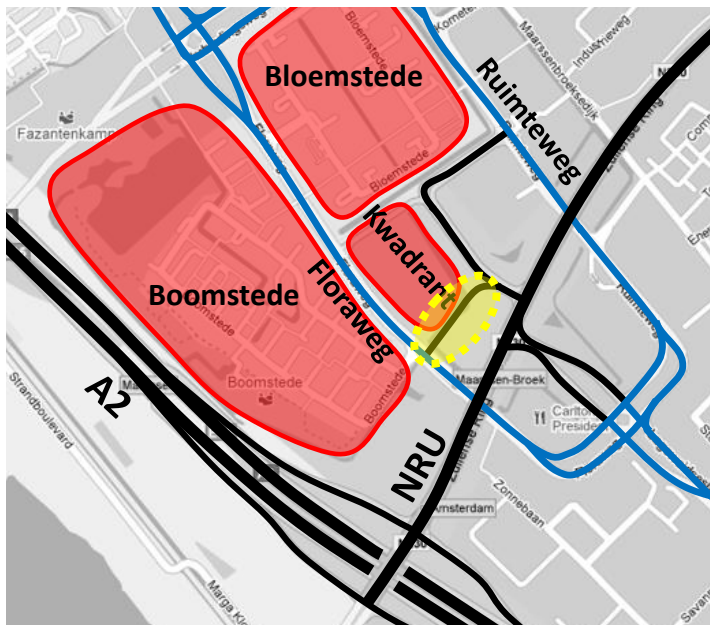
In onderstaande figuur is de ligging van het plangebied weergegeven.



**Figuur:** Ligging plangebied Kwadrant

### Maarssebroekseslag: verschoven ligging

In eerdere studies is de verwijdering van de Maarssebroekseslag onderzocht. Naar aanleiding van de reacties op dat plan wordt nu enkel uitgegaan van een verschoven ligging van de Maarssebroekseslag. De weg komt dan aan de zuidkant van het plangebied (tegenover aansluiting Boomstede) te liggen, zoals weergegeven in onderstaande figuur. Op netwerkniveau is dit een zeer geringe verschuiving, waardoor de effecten op de verkeersstromen verwaarloosbaar zijn. Deze notitie richt zich dan ook vooral op de vormgeving van de aansluiting van Maarssebroekseslag en Kwadrant op de Floraweg.



*Figuur: geplande ligging Maarssebroekseslag*

### Verkeerscirculatie: ontsluiting plangebied

Uitgaande van de verschoven ligging van de Maarssebroekseslag, zijn er meerdere opties voor de ontsluiting van het plangebied.

De Maarssebroekseslag is de oprit naar de NRU en heeft daarmee éénrichtingsverkeer. Bij een aansluiting van het plangebied op de Maarssebroekseslag moet een deel van de weg als tweerichtingsverkeer worden vormgegeven. Vanuit een logische opbouw van het wegennetwerk is het echter wenselijk om de Maarssebroekseslag als onderdeel van de hoofdwegenstructuur te scheiden van de lokale ontsluiting van de nieuwe woonwijk. Op die manier ontstaat ook voor het kwadrant een goed vindbare aansluiting. Er is dan ook uitgegaan van een ontsluiting van het plangebied rechtstreeks op de Floraweg.

### Verkeerscirculatie: positie tankstation

Het tankstation aan de Floraweg kan in de huidige situatie klanten ontvangen die onderweg zijn naar de NRU. Als de Maarssebroekseslag wordt verschoven verdwijnt mogelijk een deel van de klanten. In de uitwerking van de ontsluiting is daarom ook gekeken naar de



positie van het tankstation. Daarnaast is ook de ontsluiting van het bestaande bedrijfsverzamelgebouw meegewogen.

### **Verkeerscirculatie: ontwerpuitgangspunt**

Op basis van alle overwegingen blijkt een ontsluiting van het plangebied ten zuiden van het tankstation het best te voldoen aan alle wensen. De nieuwe weg dient direct als ontsluiting van het bedrijfsverzamelgebouw. De uitrit van het tankstation wordt omgebouwd naar een volledige aansluiting, zodat beide richtingen op kan worden gereden. De aansluiting van de nieuwe woonwijk wordt vormgegeven als een halve aansluiting (geen doorsteek door de middenberm), vanwege de nabijheid van de andere kruisingen.



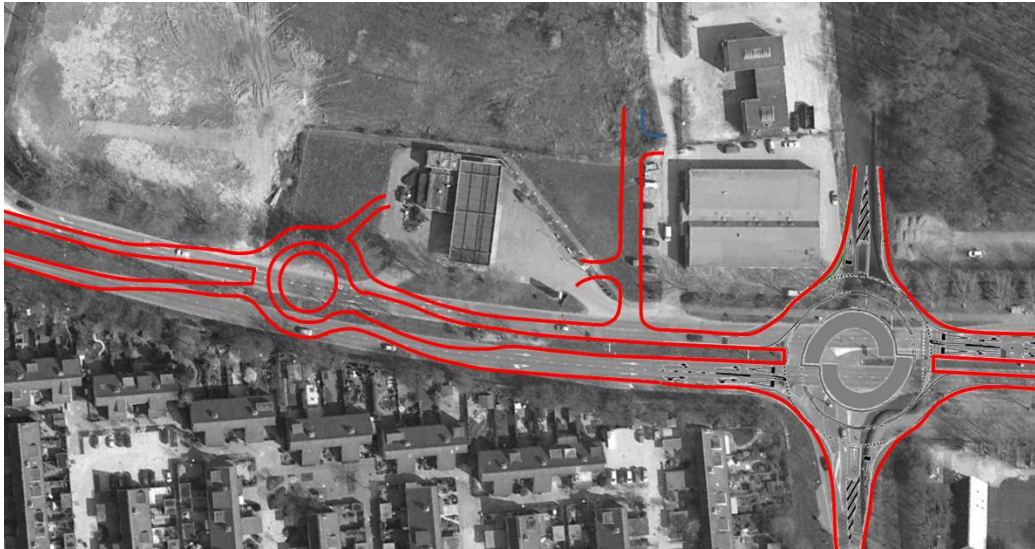
*Figuur: ontwerpprincipe verkeerscirculatie*

### **Vormgeving aansluitingen: rotondes of kruispunten?**

De aansluitingen kunnen zowel met rotondes als met kruispunten worden vormgegeven. Bij de kruising Boomstede – Floraweg – Maarssebroekseslag is in alle opties een turborotonde of een kruispunt met verkeerslichten nodig. Bij de andere kruisingen kan worden volstaan met enkelstrooksrotondes of voorrangskruispunten.

In algemene zin is een rotonde veiliger dan een kruispunt geregeld met een verkeerslichtenregeling. Dit geldt met name als de verkeerslichten buiten werking zijn; dan geldt de gewone voorrangssituatie, waarbij voor verkeer op de hoofdrijbaan er geen snelheidsremmende werking op het kruispunt aanwezig is. Bij een (goed aangelegde) rotonde moet de automobilist altijd afremmen, ook al is er geen ander verkeer aanwezig. Een rotonde heeft daarom de voorkeur boven verkeerslichten (mits goed inpasbaar uiteraard).

Ter indicatie is het ruimtebeslag van de situatie met rotondes weergegeven in onderstaande figuur. Bij de aansluiting van het tankstation kan een enkelstrooksrotonde het verkeer verwerken.



*Figuur: Indicatief ruimtebeslag rotondes*

#### **Aansluiting Maarssebroekseslag – Amsterdamseslag**

Als gevolg van de gewijzigde ligging van de Maarssebroekseslag verschuift het samenvoegpunt met de Amsterdamseslag richting de NRU. Het samenvoegpunt komt op circa 70 meter vanaf de haakse bocht naar de NRU te liggen. De twee rijstroken kunnen evenals in de huidige situatie samenvoegen. Formeel mag op de Amsterdamseslag 100 km/h worden gereden, aangezien het een Autoweg buiten de bebouwde kom betreft. Het verdient de aanbeveling om de toegestane snelheid te verlagen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Er bestaat circa vier meter hoogteverschil tussen het plangebied en het geplande samenvoegpunt op de Amsterdamseslag (bron: actueel hoogtebestand Nederland). Indien de volledige lengte van het tracé (130 meter gemeten vanaf bedrijfsverzamelgebouw) wordt benut, bedraagt het hellingspercentage 3%, hetgeen acceptabel is.