

Het éénrichtingsverkeer op de Badhuisweg en de Soerenseweg, evaluatie.

Fietsdoorstroomas

De Soerenseweg en de Badhuisweg maken onderdeel uit van een fietsdoorstroomas. Dit is een hoogwaardige fietsroute waarbij de fiets prioriteit krijgt. De kwaliteit van de route wordt getoetst aan directheid (lees doorstroming), comfort (vlak wegdek), aantrekkelijkheid (plezierige omgeving) en veiligheid (feitelijk een randvoorwaarde). Gelet op de beschikbare ruimte en het karakter van de Badhuisweg is het niet wenselijk om de fietsdoorstroomas vorm te geven met vrijliggende fietspaden of aparte fietsstroken. Het streven is erop gericht op de fietsdoorstroomas toch te mengen met het gemotoriseerde verkeer. De huidige intensiteiten op de Badhuisweg zijn nu echter te hoog om de gewenste kwaliteit op een gemengd profiel te realiseren.

De herinrichting van de Badhuisweg en de Soerenseweg was niet van de een op de andere dag een feit. Het heeft een lange aanloop gekend waarin veel overleg heeft plaatsgevonden met de wijkraad, een bewonersvertegenwoordiging en andere belanghebbenden. Een korte terugblik.

In 2001 wilde de gemeente een deel van de Soerenseweg gaan herinrichten. Hierover ontstond veel discussie omdat de verkeersproblemen in de wijk breder lagen. Wat volgde was een brede integrale verkeersvisie voor het gebied tussen de Jachtlaan, Kennedylaan, Sprengenweg en de Loolaan. De problemen concentreerden zich op veel overlast van doorgaand verkeer, hoge rijsnelheden, veel ongevallen en moeilijk oversteken. Reagerend op deze problemen zijn 3 oplossingsvarianten voorgesteld. Dit waren:

- Variant 1: aanbrengen van veel verkeersdrempels
- Variant 2: maken van een verkeersknip ter hoogte van de Koning Lodewijklaan in Soerenseweg en Badhuisweg
- Variant 3: Instellen van éénrichtingsverkeer op de Badhuisweg en de Soerenseweg.

Tijdens een grote informatieavond op 25 juni 2002 zijn deze varianten toegelicht en uitvoerig besproken. Na deze avond zijn veel reacties gekomen op de voorgestelde oplossingsrichtingen. Uit de reacties bleek dat verreweg het grootste draagvlak was voor het instellen van het éénrichtingsverkeer waarbij tegelijkertijd het hele woongebied als 30 km/uur zone zou worden ingericht. In aansluiting op de inspraakreacties heeft het gemeentebestuur in het najaar van 2002 besloten om éénrichtingsverkeer op de Badhuisweg en de Soerenseweg in te stellen. In 2004 heeft de herinrichting van de Badhuisweg en de Soerenseweg plaatsgevonden waarbij ook een 30 km/uur zone voor het gehele gebied is ingesteld.

Een jaar na uitvoering van deze verkeersmaatregelen heeft een uitgebreide verkeersmeting plaatsgevonden. Dit was van tevoren afgesproken omdat het goed denkbaar is dat verkeersstromen zich gaan verplaatsen en elders tot nieuwe problemen gaan leiden. Op de uitgevoerde metingen zal in het volgende iets uitgebreider worden ingegaan.

Metingen

Vanaf 12 september tot en met 10 oktober 2005 zijn metingen verricht. Dit is gebeurd met telslangen. De volgende verkeersgegevens zijn geregistreerd:

- hoeveelheid verkeer
- samenstelling van het verkeer (auto en vrachtverkeer)
- rijrichtingen
- rijsnelheden

Op basis van de geregistreerde gegevens worden de volgende conclusies getrokken.

Hoeveelheid verkeer

- Vergeleken met tellingen van voor 2002 zijn op alle meetpunten de verkeersintensiteiten afgenomen. De intensiteiten op de Soerenseweg en de Badhuisweg zijn flink afgenomen. Ook is het verkeer op de Koning Lodewijklaan (zuidtak) afgenomen. Op de Bosweg is een lichte daling gemeten.
- Op de extra telpunten in de omliggende straten zijn geen intensiteiten geregistreerd die niet passen bij dit soort straten. Met andere woorden de intensiteiten op de omliggende straten zijn normaal en passen bij de verkeersproductie van het aantal woningen dat van deze straten gebruik maakt. De verkeersproductie wordt bepaald aan de hand van het aantal woningen vermenigvuldigd met 6. Het getal 6 is een kengetal dat aangeeft dat per woning 6 autoritten per dag worden gemaakt. Dit is een kengetal dat het Centraal Bureau voor de Statistiek hanteert. Op basis van het bovenstaande mag geconcludeerd worden dat de maatregelen een ontmoedigend effect hebben op het doorgaande verkeer.

Anderzijds roept dit wel de vraag op waar de verkeersafname is gebleven? Hierover het volgende. De afgelopen jaren is in de woonwijken een tendens waargenomen dat het gemotoriseerde verkeer is afgenomen. Het ligt voor de hand te veronderstellen dat de 30 km/uur maatregelen daar een sterke invloed op hebben. Eén van de peilers van het verkeersbeleid is het gemotoriseerde verkeer zoveel mogelijk af te laten wikkelen op de hoofdwegen.

Samenstelling van het verkeer

- Het aandeel vrachtverkeer is overal laag en niet anders dan in andere Apeldoornse woonwijken.
- Zwaarder vrachtverkeer is alleen geregistreerd op de Badhuisweg, Soerenseweg en de Koning Lodewijklaan. Dit is logisch omdat dit aanrijroutes zijn voor de aanwezige winkels.

Rijsnelheden

- Vergeleken met de meetpunten uit de voorsituatie is de V85 (V85, dit is snelheid waaronder 85 % van het verkeer blijft) overal afgenomen waar maatregelen zijn genomen.
- In de woonstraten ligt de V85 tussen de 30 a 35 km/uur. Dit is acceptabel.
- Op de wegen waar geen maatregelen zijn genomen is de rijsnelheid niet significant anders dan in de voorsituatie.

Foutieve rijrichtingen

Op de volgende wegvakken wordt het inrijverbod niet gerespecteerd:

- **Badhuisweg.** Over de gehele lengte rijdt tussen de 15 en 20% van het verkeer in de verkeerde richting. Deels is dit te verklaren doordat het een grote verandering is ten opzichte van de vele jaren dat dit altijd tweerichtingen was.
- **Soerenseweg** heeft een heel laag percentage verkeer dat tegen de richting inrijdt. Dit is verwonderlijk omdat hier een sterke tegenrichting verwacht werd (verkeer komende van de Canadalaan). Hoe dan ook hier kan niet meer gesproken worden van een probleem.
- **Sumatralaan (wegvak tussen Badhuisweg – Gardenierslaan).** Hier rijdt 1/3 van het verkeer tegen het verkeer in. Gezien het aantal verkeersbewegingen (300 motorvoertuigen/etmaal) is het niet aannemelijk dat dit veroorzaakt wordt door sluipverkeer. Het ligt meer voor de hand te veronderstellen dat dit voornamelijk verkeer is dat uit de directe omgeving komt.

Maduralaan

Bij het instellen van de nieuwe rijrichtingen in het gebied is ook voorgesteld om een verkeersknip op de Maduralaan te maken (verkeersbesluit 22 oktober 2004). Dit is door de buurt aangevochten en besloten is om eerst te onderzoeken of er inderdaad sprake is van grote aantallen sluipverkeer.

De intensiteiten op de Maduralaan zijn 400 motorvoertuigen/etmaal. Dit komt overeen met een verkeersproductie van de circa 75 woningen langs dit wegvak. De gemeten verkeersintensiteit geeft geen aanleiding om de voorgestelde verkeersknip te realiseren.

Mogelijke voorstellen

Badhuisweg

Het hoge aantal dat tegen het verkeer in rijdt is een probleem. De beste manier om dit tegen te gaan is door middel van een intensieve handhaving. De politie heeft in haar jaarplan opgenomen dat zijn intensiever zal gaan controleren op het negeren van inrijverboden.

Sumatralaan (wegvak Badhuisweg – Gardenierslaan)

Hier lijkt een structureel probleem te zitten. Gezien de omvang van het verkeer is het mogelijke aandeel van sluipverkeer (300 motorvoertuigen/etmaal) zeer beperkt en wordt het foutieve inrijden van de straat waarschijnlijk vooral veroorzaakt door de bewoners uit de directe omgeving. Omdat het hier nauwelijks gaat om sluipverkeer en de omvang van het verkeer beperkt is, kan de vraag gesteld worden of dit inrijverbod tussen de Gardenierslaan en de Badhuisweg, gehandhaafd moet blijven. Uw reacties op dit punt zijn welkom en zullen tijdens de ledenvergadering van de wijkraad op 10 april worden besproken. Daarna zal een besluit genomen worden om het inrijverbod wel of niet op te heffen. Ook bij het opheffen van het inrijverbod zal een verkeersbesluit genomen moeten worden. Dit besluit zal dan 6 weken ter visie moeten worden gelegd en kunnen betrokkenen eventueel een bezwaar danwel een andere zienswijze indienen.

Snelheidsbeperkende maatregelen

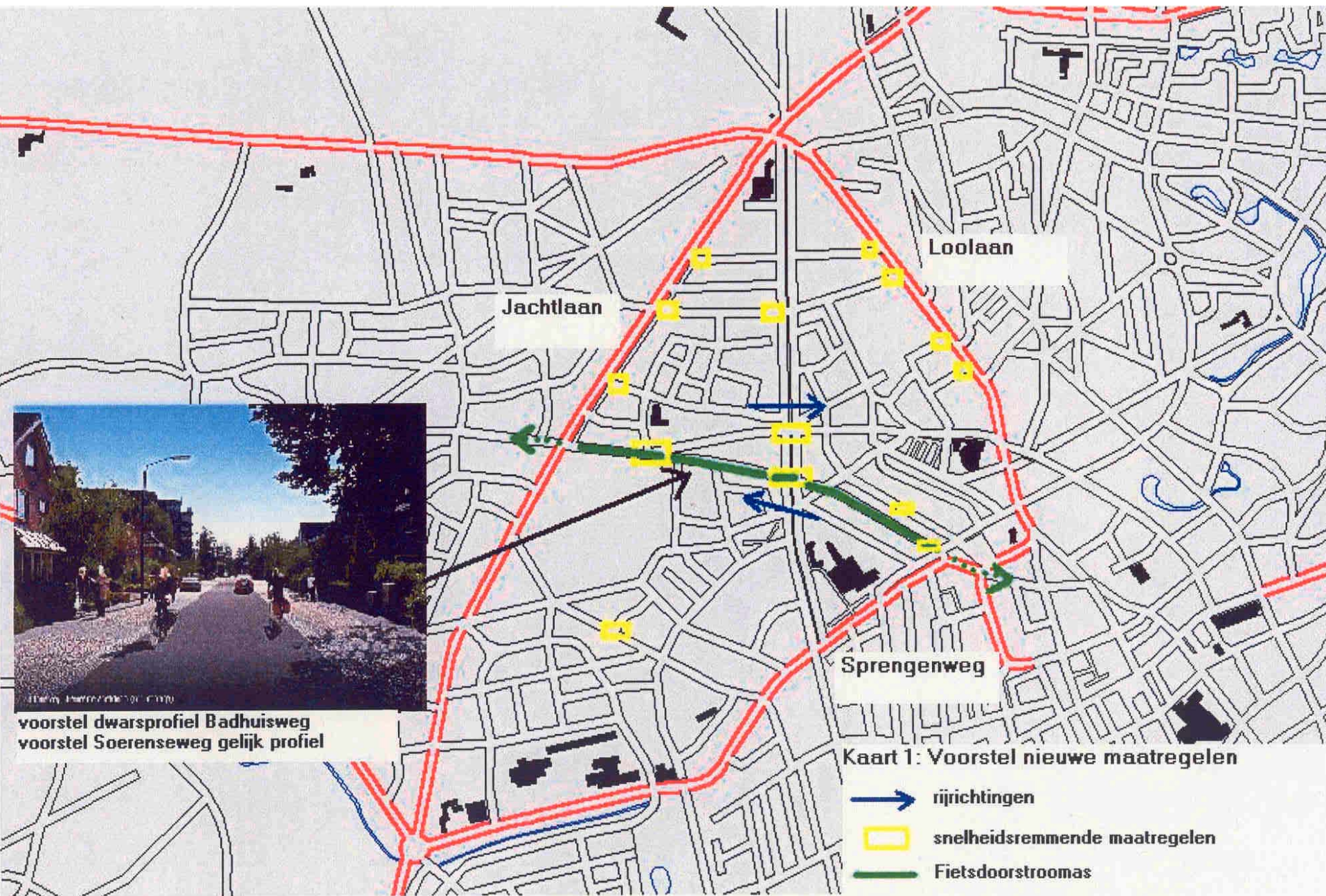
Het gehele gebied kent volgens het Duurzaam Veilig beleid een sobere inrichting. Dit houdt in dat alleen snelheidsremmende maatregelen genomen zijn op de randen van het woongebied. In het woongebied zijn alleen snelheidsremmende maatregelen genomen op de grootste knelpunten. Daarom is destijds bij de reconstructie ervoor gekozen om spaarzaam om te gaan met drempels en plateaus. Voorgesteld wordt dit beleid voort te zetten en alleen daar aanvullende maatregelen te nemen waar sprake is van grote knelpunten.

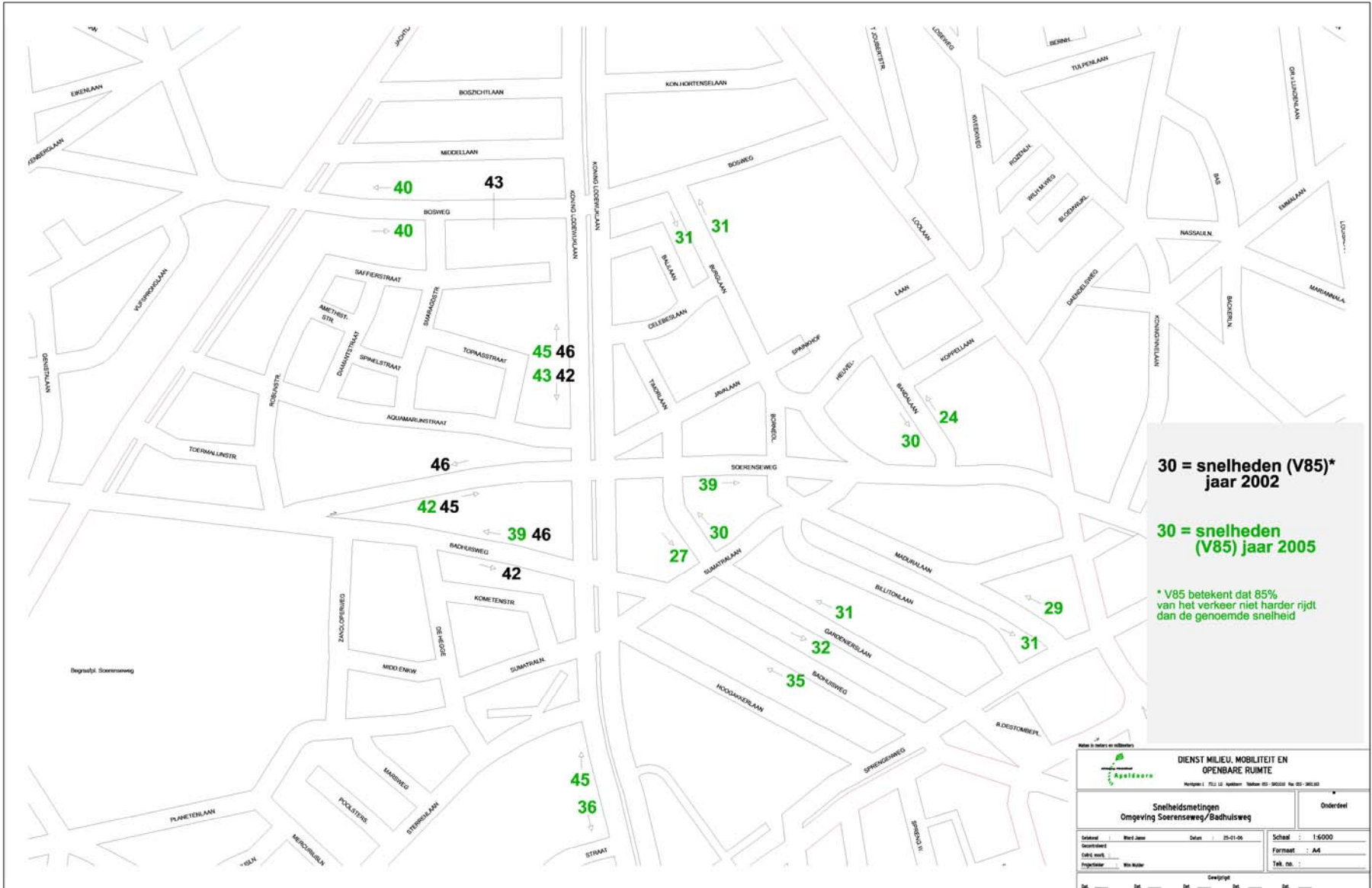
Reacties

Wellicht wilt u na het lezen van dit artikel reageren. Dit kunt u schriftelijk doen bij de Gemeente, afdeling Mobiliteit, Postbus 9033, 7300 ES Apeldoorn. Tijdens de openbare jaarvergadering van de wijkraad op 10 april a.s. wordt door de afdeling Mobiliteit van de gemeente een presentatie van de verkeersmeting gegeven.

Auteur

De samenstelling van dit artikel werd verzorgd door de afdeling Mobiliteit van de Gemeente Apeldoorn.





**30 = snelheden (V85)*
jaar 2002**

**30 = snelheden
(V85) jaar 2005**

* V85 betekent dat 85%
van het verkeer niet harder rijdt
dan de genoemde snelheid

Wet van 19 oktober 2002 en 2003

**DIENT MILIEU, MOBILITEIT EN
OPENBARE RUIMTE**

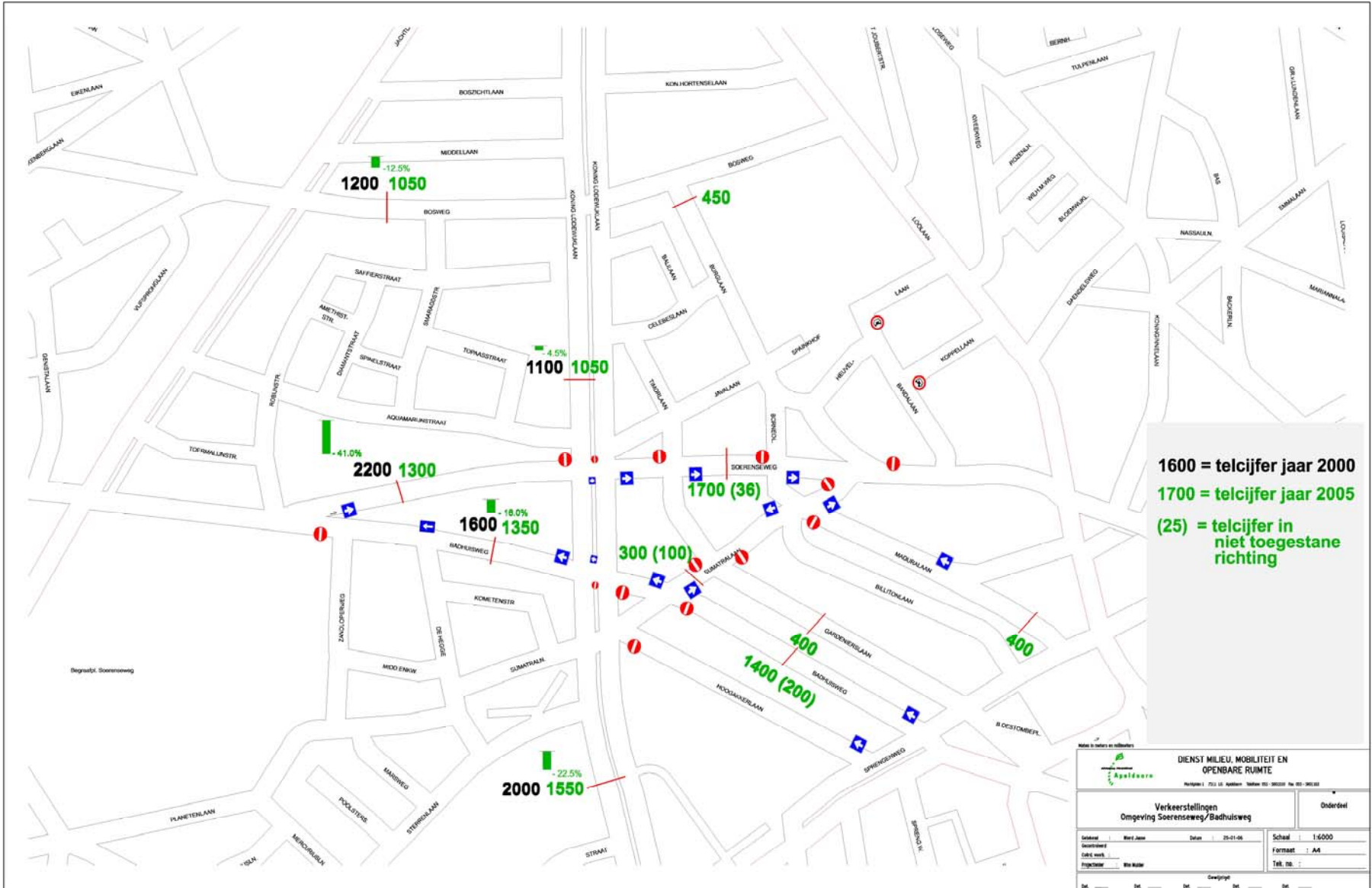
Montferriën 1 7523 LB Apeldoorn Telefoon 055 360222 Fax 055 360223

**Snelheidsmetingen
Omgeving Soerensweg/Badhuisweg**

Onderdeel

Opdracht : Wierd Jans	Datum : 25-01-06	Schaal : 1:5000
Gepland door : C.M.C. van't Hof	Formaat : A4	
Projectleider : Wilt Koster	Tek. no. :	

Deel _____ Del. _____ Del. _____ Del. _____ Del. _____



1600 = telcijfer jaar 2000
 1700 = telcijfer jaar 2005
 (25) = telcijfer in niet toegestane richting

Dienst Milieu, Mobiliteit en Openbare Ruimte
 Apeldoorn
 Hoofdweg 1 7513 LB Apeldoorn Telefoon 055-360200 Fax 055-360200

Verkeersstellingen Omgeving Soerensweg/Badhuisweg

Opdrachtgever: Wierd Jans	Datum: 20-01-06	Schaal: 1:5000
Opdracht: CUBIC work		Formaat: A4
Projectleider: Wita Kuisler		Tek. No.: _____

Deel: _____ Datum: _____