

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Postbus 161  
7400 AD Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
goudappel@goudappel.nl

Den Haag  
Anna van Buerenplein 46  
2595 DA Den Haag

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Dordrecht

# Ontwikkeling Bouwhuislocatie

## Verkeersonderzoek

Datum 26 mei 2020  
Kenmerk 006849.20200526.N1.01  
Auteur Henk van Zeijl

In deze notitie doen wij verslag over het verkeersonderzoek dat wij uitgevoerd hebben naar aanleiding van de ontwikkeling van 300 woningen op de Bouwhuislocatie te Dordrecht. Eerst gaan we kort in op onze aanpak en vervolgens worden de resultaten besproken.

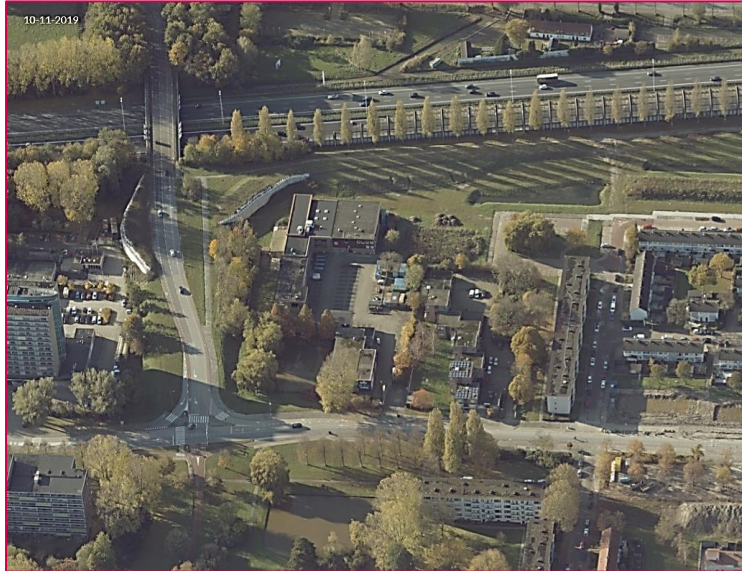
## 1 Aanpak

Voor de locatie Bouwhuys, gelegen in de Dordrechtse Amstelwijk, is een programma voorgesteld waarin maximaal 300 woningen worden ontwikkeld.

De ontwikkeling van 300 woningen beïnvloedt de verkeersafwikkeling en verkeersontsluiting van de wijk en het omliggende gebied. Ten behoeve van de geluids-berekeningen vraagt dit om een onderzoek waarbij de invloed van de ontwikkeling op de verkeerssituatie wordt geanalyseerd.

De beoogde ontwikkeling van 300 woningen op de Bouwhuislocatie beïnvloedt de verkeersafwikkeling, -ontsluiting en -veiligheid van de wijk en het omliggende gebied. Om deze reden heeft de gemeente Dordrecht Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven om een onderzoek te doen, waarbij de invloed van de ontwikkeling op de verkeerssituatie wordt geanalyseerd. Tijdens dit onderzoek hebben wij ons gericht op de invloed van het bestemmingsplan voor het jaar 2030 op:

- de drukte en toegankelijkheid van belangrijke wegvakken nabij de Bouwhuislocatie;
- de drukte en toegankelijkheid van belangrijke kruispunten in en rondom de Bouwhuislocatie.



*Figuur 1.1: Ligging van de Bouwhuyslocatie*

Voor dit onderzoek hebben wij gebruik gemaakt van het verkeersmodel RVMK Drechtsteden 2018 scenario RO Drechtsteden Hoog 2030 (vastgestelde bestemmingsplannen) met gemiddelde economische groei (realistisch scenario) zoals opgesteld voor het verkeersonderzoek voor de Amstelwijk en Gezondheidspark.

Voor het prognosejaar 2030 hebben wij de verkeersintensiteiten berekend op de wegen in Dordrecht voor de autonome situatie (waarbij we uitgaan van de doortrekking van de Laan van Londen en de knip in de Smitsweg), met de ontwikkelingen van Amstelwijk en Gezondheidspark. En voor de plansituatie de autonome situatie met de ontwikkelingen van 300 woningen op de Bouwhuyslocatie.

Hierna hebben wij met behulp van het verkeersmodel RVMK Drechtsteden 2018 een prognose opgesteld voor de verkeerssituatie van 2030 in en rondom de Bouwhuyslocatie. Voor de volgende wegvakken zijn in figuur 2.1 de intensiteiten weergegeven:

1. Admiraal de Ruyterweg.
2. Laan van Londen.
3. Simon de Danserweg.
4. Reeweg Zuid.
5. Karel Doormanweg.

Vervolgens gaan wij in op de vraag of kruispunten heringericht moeten worden?

In het volgende hoofdstuk gaan we in op de resultaten van het verkeersonderzoek en in hoofdstuk 3 beschrijven we het advies dat voortvloeit uit deze resultaten.

## 2 Resultaten

In dit hoofdstuk zijn de resultaten weergegeven en toegelicht. Hierbij gaan wij in op de wegvakintensiteiten en op de kruispunten.

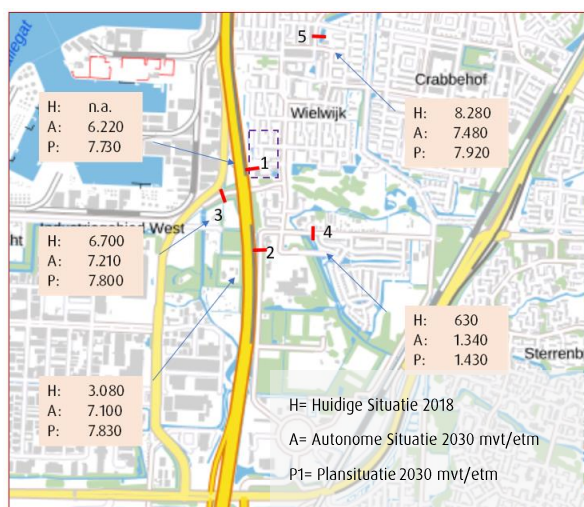
### 2.1 Wegvakintensiteiten

Van de negen wegvakken hebben wij de huidige en toekomstige wegvakintensiteiten bepaald. De huidige wegvakintensiteiten betreft het aantal motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) in 2018 voor een gemiddelde werkdag. De toekomstige wegvakintensiteiten betreft het aantal voertuigen per etmaal in 2030. Hierbij hebben wij gekeken naar de autonome situatie (zonder planwijzigingen) en naar de plansituatie (met gewijzigd programma Bouwhuyslocatie).

Bij de geselecteerde wegvakken komen vier soorten wegen voor die elk hun eigen voertuigencapaciteit hebben. Hierbij gaat het om de volgende vier soorten wegen:

- N-Weg: capaciteit boven de 30.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm).
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW): capaciteit tussen de 6.000 en 15.000 mvt/etm.
- Erftoegangsweg (ETW) zonder direct aanliggende bebouwing: capaciteit van maximaal 6.000 mvt/etm.
- Erftoegangsweg smal: capaciteit van maximaal 2.000 mvt/etm.

Met het verkeersmodel RVMK Drechtsteden 2018 scenario RO Drechtsteden Hoog 2030 zijn vervolgens plots samengesteld waarop de voertuigintensiteiten in het plangebied te zien zijn. Op basis van deze plots is per geselecteerd wegvak bepaald wat de voertuigintensiteiten in de huidige situatie en in de toekomstige autonome en toekomstige plansituatie zijn. In figuur 2.1 zijn de voertuigintensiteiten per wegvak weergegeven voor de huidige, de autonome en de plansituatie.



Figuur 2.1: Aantal motorvoertuigen per etmaal, huidige en toekomstige situatie (autonome en plansituatie)

Om dit te verduidelijken en het naast de benoemde maximale capaciteiten te kunnen zetten laat tabel 2.1 eveneens de intensiteiten per wegvak zien en wordt er per wegvak weergegeven van wat voor soort weg het deel uitmaakt.

wegvak	huidige situatie	autonome	plansituatie	soort weg	capaciteit
	2018	situatie 2030	2030		
1. Admiraal de Ruyterweg	-	6.220	7.730	GOW, BiBeKo	6.000-15.000
2. Laan van Londen	3.080	7.100	7.830	GOW, BiBeKo	6.000-15.000
3. Simon De Danserweg	6.700	7.210	7.800	GOW, BiBeKo	6.000-15.000
4. Reeweg Zuid	630	1.340	1.430	ETW, BiBeKo	< 2.000
5. Karel Doormanweg	8.420	7.480	7.920	GOW, BiBeKo	6.000-15.000

Tabel 2.1: Wegvakintensiteiten mvt/etm huidige en toekomstige situatie

Zoals de tabel laat zien overschrijdt geen enkel wegvak de maximale capaciteit. Wel zal op alle wegvakken het aantal motorvoertuigen in de plansituatie toenemen ten gevolge van de ontwikkeling op de Bouwhuyslocatie. De grootste toename van het aantal motorvoertuigen komt op de Admiraal de Ruyterweg.

De Reeweg Zuid zal in de plansituatie ten gevolge van de ontwikkeling van de Bouwhuyslocatie 100 mvt/etm extra te verwerken krijgen ten opzichte van de autonome situatie.

## 2.2 Verkeersafwikkeling kruispunten

In de studie 'Verkeersonderzoek bestemmingsplan Amstelveen'<sup>1</sup> is voor een aantal kruispunten onderzocht wat de effecten zijn op de verkeersafwikkeling van een aantal kruispunten als gevolg van de bouwontwikkelingen rondom Amstelveen.

Uit deze studie blijkt dat van de onderzochte kruispunten de aansluiting nummer 20 van de N3 - A16 in 2030 overbelast zal zijn.

In zowel de ochtend- als de avondspits gaat de toename van het verkeer ten koste van de capaciteit van de verkeersstroom vanaf de N3 richting de toerit van de A16 richting Breda. Dit leidt met de huidige vormgeving tot knelpunten in de verkeersafwikkeling tijdens spitsuren. De overbelasting treedt zowel in de autonome als de plansituatie op. In de ochtendspits is het effect van de plansituatie nog beperkt. In de avondspits is het effect van de plansituatie groter.

De planbijdrage van de Bouwhuyslocatie is hierbij van zeer geringe invloed.

De Bouwhuyslocatie wordt voor het autoverkeer aangesloten op de Witte de Withstraat welke een aansluiting krijgt op de aan te leggen Admiraal de Ruyterweg. Vanwege het relatief geringe verkeersaanbod kan de aansluiting van de Witte de Withstraat op de Admiraal de Ruyterweg als voorrangskruispunt worden uitgevoerd.

<sup>1</sup> Goudappel Coffeng, Verkeersonderzoek bestemmingsplan Amstelveen, kenmerk 005402.20200220.N2.03, d.d. 9 april 2020.

### 3 Samenvatting en conclusie

Zoals gezegd is voor de Bouwhuyslocatie, gelegen in Dordrecht, een programma voorgesteld waarin maximaal 300 woningen worden ontwikkeld. Deze ontwikkeling heeft invloed op de ontwikkeling van de verkeerssituatie rondom deze locatie. In dit onderzoek hebben wij ons daarom gericht op de invloed van deze ontwikkeling voor het jaar 2030 op de drukte en toegankelijkheid van wegvakken en kruispunten in en rondom de Bouwhuyslocatie.

Uit het onderzoek blijkt dat de intensiteiten van alle wegvakken in zowel de huidige als toekomstige situaties voldoen binnen de acceptabele verkeersnormen. Op alle wegvakken is er sprake van een toename in het aantal motorvoertuigen ten opzichte van de autonome situatie. Het verkeer op de Reeweg Zuid zal echter nog verder toenemen ten opzichte van de autonome situatie wat door de bewoners als een grote verandering ervaren kan worden.

De Bouwhuyslocatie wordt voor het autoverkeer aangesloten op de Witte de Withstraat welke een aansluiting krijgt op de aan te leggen Admiraal de Ruyterweg. Vanwege het relatief geringe verkeersaanbod kan de aansluiting van de Witte de Withstraat op de Admiraal de Ruyterweg als voorrangskruispunt worden uitgevoerd.

## Bijlage 1 Plot huidige situatie rondom Bouwhuyslocatie 2018



## Bijlage 2 Plot autonome situatie rondom Bouwhuyslocatie 2030



### Bijlage 3 Plansituatie rondom Bouwhuyslocatie 2030





## Bijlage 4    Verschil plansituatie 2030 en autonome situatie 2030 rondom Bouwhuyslocatie

