

Brief van Bezorgdheid over Verkeersvoorstellen in het Rechters- en Kanunnikengebied

Geachte leden van de werkgroep Vernieuwingsgolf Rechters en Kanunnikenbuurt.

Bij ons, als bewoners van de Houtlaan, zijn er zorgen over de voorgestelde verkeersmaatregelen in het Rechters- en Kanunnikengebied.

- **Verkeersdrukke en onveiligheid:** Het voorgestelde eenrichtingscircuit zou het winkelcentrum overbelasten en de T-kruising met de Houtlaan onveiliger maken. De Houtlaan fungeert nu al als hoofdafvoer voor noordelijk verkeer, wat niet de bedoeling was bij het ontwerp in 2013.
- **Effectiviteit van verkeersmaatregelen:** De effectiviteit van de verkeersdrempels nabij Aqua Viva en het verbodsbord voor vrachtwagens wordt in twijfel getrokken vanwege de disproportionele verkeersstroom. De school heeft wel goed werk gedaan met passende schooltijden en situering van de toegang.
- **Voorstellen voor verbetering:** De bewoner stelt voor om de Heijendaalseweg zuid gedeeltelijk te herstellen en de Heemraadstraat open te houden voor ongehinderde toegang. Dit zou de verkeersdruk kunnen verminderen en de veiligheid verbeteren.

Betoog

Als bewoners van de Houtlaan hebben we zorgen over de voorgestelde verkeersmaatregelen in het Rechters- en Kanunnikengebied. De voorstellen beogen een eenrichtingscircuit met de Kanunnik Meijlinkstraat als centrale as met nagenoeg geen uitwijkmogelijkheden in de periferie. Dit zou niet alleen het winkelcentrum de Fest overbelasten en onveiliger maken, waar rust en veiligheid van groot belang zijn, maar uiteindelijk ook leiden tot een overbelasting van de T-kruising met de Houtlaan.

Uit recente observaties (1), blijkt dat de Houtlaan nu (al een tijd) de hoofdafvoer vormt van het noordelijke verkeer, dit was bij het ontwerp in 2013 niet de bedoeling. Daarnaast gaat van het autoverkeer vanaf de Kwekerijweg/ d'Almarasweg 2/3 noordwaarts en 1/3 rechtdoor naar de Houtlaan. Deze disproportionele verkeersstroom is zorgwekkend, het winkelaanbod dagelijkse voorzieningen is nu nagenoeg geheel geconcentreerd in de Kanunnik Mijllinckstraat welke met een T aansluit op de Houtlaan. Dit roept serieuze twijfels op over de effectiviteit van de verkeersdrempels nabij Aqua Viva, het verbodsbord voor vrachtwagens. en de toegankelijkheid naar/van de S-100..

Betreffende de veiligheid van de schoolgaande kinderen heeft de school zelf goed werk gedaan met passende schooltijden en de situering van de schooltoegang aan de achterkant. Hoewel verkeersdrempels bijdragen aan de veiligheid van schoolgaande kinderen en voetgangers, kunnen ze verkeer ook te sterk ontmoedigen. Het is cruciaal om een balans te vinden die zowel veiligheid als doorstroming waarborgt. Daarom stel ik voor om de voormalige functie van de Heijendaalseweg zuid gedeeltelijk te herstellen,

zodat deze weg kan bijdragen aan het afvoeren van verkeer vanuit de Kanunnik en Rechterenbuurt. Deze concessie lijkt mogelijk na invoering van de 30 km snelheid,

In die lijn geredeneerd is dus een open Heemraadstraat wenselijk met ook ongehinderde toegang tot de Burggraafstraat.

De vergrote autostroom vanaf noord en oost naar de Houtlaan, een straat die smaller is dan de oorspronkelijke route over de Heijendaalseweg zuid met ook nog concessies tav het zuidelijke fietspad, zorgt voor onveiligheid bij de T kruising met de Kanunnik Me-Mijllinckstraat en bij het oversteken om het dubbele fietspad te bereiken. Er zijn in het nieuwe plan geen goede aansluitingen van de Kanunnik Mijllinkstraat op de Houtlaan noch zuidwaarts, daarnaast vragen ook de OV bus, de Aldi vrachttauto, sporters en de nieuwe toekomstige bewoners als gevolg van huisdeling/uitbreiding en nieuwbouw om een goede (extra) aansluiting.

Hopelijk leiden deze punten er toe dat er nog eens met een andere bril naar de visiekaart mobiliteit wordt gekeken?. Onze bedoeling is uiteraard om onze leefomgeving veilig en leefbaar te houden. Mochten er vragen zijn, we zijn gaarne bereid om een verdere toelichting te geven.

- 1) Pierre Demacker. Telling autoverkeer nabij het kruispunt
Houtlaan/Heijendaalseweg/Kwekerijweg 29-1-2025 in ochtend- en avondspits.

Discussie

Het gemeentelijke beslisproces is vaak onderverdeeld. Zo wordt het proces rondom de Gebiedsvisie van de Campus ,na 3 jaar, binnenkort afgesloten. Terzelfder tijd loopt er nu het project Rechters en Kanunnikenbuurt. De Houtlaan is bij beide projecten de onder- of bovengrens. Dit vraagt dus betrokkenheid omdat er vaak een afschuifproces start naar de periferie. Bij Duurzaam Bereikbaar Heijendaal is daarom gesteld dat een verandering bij de een niet gepaard mag gaan met een verandering bij de ander; bovendien zou er eerst een 20% vermindering moeten worden bereikt met kleinere middelen. Ook hier speelt dit weer. De metingen op 29 januari reflecteren die dualiteit. Referenten van dit concept artikeloordelen al snel, “dit hoort niet bij de gebiedsvisie,” of “dit hoort niet bij de vernieuwingsgolf Brakkenstein”. Dit maakte het nodig de resultaten in zijn geheel te presenteren waarbij men dan naar eigen interesse kan lezen. Hieronder dus een vervolg met alle, deels subjectieve , waarnemingen.

Hoewel het een kortdurende meetsessie betreft was de vraagstelling adequaat en de uitvoering eveneens: op 1605 metingen nauwelijks enige misser, maar 3 parameters tegelijk turven is het maximum, dat bleek in de avondsessie waar het drukker was.

Vaak worden beslissingen genomen op basis van statistiek elders. Ter plekke ben ik zelf ook van mening veranderd. De kruising van de Heijendaalseweg noord naar zuid met de Houtlaan en Kwekerijweg wordt als gevaarlijk beschouwd, inderdaad meldde ik 3

ongelukken over 1,5 jaar. Hierna is het aansluitpunt naar de Houtlaan verbeterd, met en beter overzicht tot gevolg, zodat het indraaien naar de Houtlaan veiliger gebeurt met tot nu toe geen melding meer,

De verkeersdeelnemers gingen tijdens de registraties respectvol met elkaar om, er was slechts een klein incident waarbij een automobilist met de bumper de doorgang voor een fietsers hinderde, deze was daar boos over. Alles overziend, de verkeerssituatie gedurende vele uren leidde tot een tevreden gevoel. Er is een belangrijke voorwaarde: **als verkeersdeelnemer moet je goed opletten**. Op deze dag zag ik slechts een jongere die wel heel erg geconcentreerd en wars van gevaar, op zijn telefoon keek terwijl hij een weg overstak, deze is toegeroepen.

In het voorgaande is aangestipt dat het verbodsbord voor vrachtwagens naar Zuid geen functie heeft, De reden is dat 4 vrachtwagens komende van noord alle toch rechtdoor reden. Het is onmogelijk voor hen die bocht naar de Houtlaan te nemen, de grote dode hoek nog daaraan toe,

Bij navraag blijkt de BSO aan de straatzijde toegang te hebben, maar de kinderen worden uiteraard gebracht, aan de achterkant komen de kinderen van de openbare school binnen, deels ook gebracht. De school is al begonnen als de spits op zuid nog in ontwikkeling is, bovendien is er in de ochtend en avond geen spits op zuid. In de middag zijn de kinderen al opgehaald voordat het drukker wordt. Echter er is ook een oversteekplaats nodig voor ouderen en wijkbewoners om Aqua Viva te bereiken. Vraagt dit zo'n lange drempel? Voor fietsers is op deze brede drempels weinig plaats, zeker bij een wat moeilijker evenwicht, Wellicht ontmoedigt deze drempel het verkeer op de S-100 om naar zuid in te draaien? Van de andere kant stimuleert de drempel automobilisten om vanuit het noorden net voor de drempel links af de Pater Eijmardweg te nemen en zo evt de S-100 te bereiken. Ook de toegang tot de S-100 vraagt goed opletten.

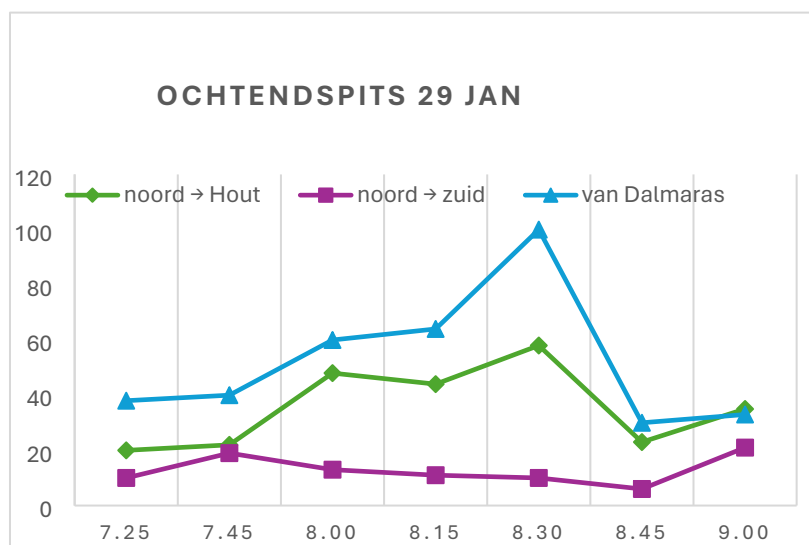
Hoewel we niet over een nulmeting beschikken vinden we de autostroom naar west op de Kwekerijweg hoog, Als bijna dagelijkse gebruiker zag ik in het begin dat auto's de lagere uiteinden van de drempels dan benutten om te passeren zonder snelheidsvermindering. Dit is nu niet meer het geval en bijna iedereen remt nu af bij een drempel. Deels houden de passanten zich aan de 30 km, een groot deel geeft tussen de drempel toch gas. Een verbodsbord helpt daar minder dan een grappige cartoon lijkt me? Als bij de hopelijk ingevoerde 30 km op de Houtlaan (al 2 jaar geleden bepleit) nu ook zo een cartoon komt met een vraagteken aangevende of ook hier een drempel moet komen, dan lijkt een sportieve houding tot betere handhaving te leiden, is de mening? De voorlopige conclusie tav het effect van de vele drempels op de d'Almarasweg is dat de snelheid gemiddeld afneemt maar het aantal helaas (nog?) niet. In het voortgezette traject zal mogelijk weer zonder drempel met meer pedaaldruk worden gereden, In Amsterdam wil men gaan handhaven met hulp van Tomtom. Deze trajecten zouden we

als onderzoekobjecten kunnen gebruiken om een eigen nieuwe handhaafmethode te vinden, desnoods via cartoons en psychologie, Natuurlijk is echte handhaving ook nodig af en toe, zoals bij SLIM rijden? , Voor een project zou men studenten kunnen vragen van de verkeersgroep ROC en experts van NXP.

2) hieronder ook de belangrijkste figuren.

Legenda: De resultaten zijn geturfd vanaf een strategisch punt in de ochtend – en avondspits voor de autostroom van Heijendaalseweg noord naar resp.de Houtlaan of de Heijendaalseweg zuid.

NB: de kleurcodes voor noord→Hout en noord→zuid (=ochtend- en avondspits) in beide grafieken verschillen!

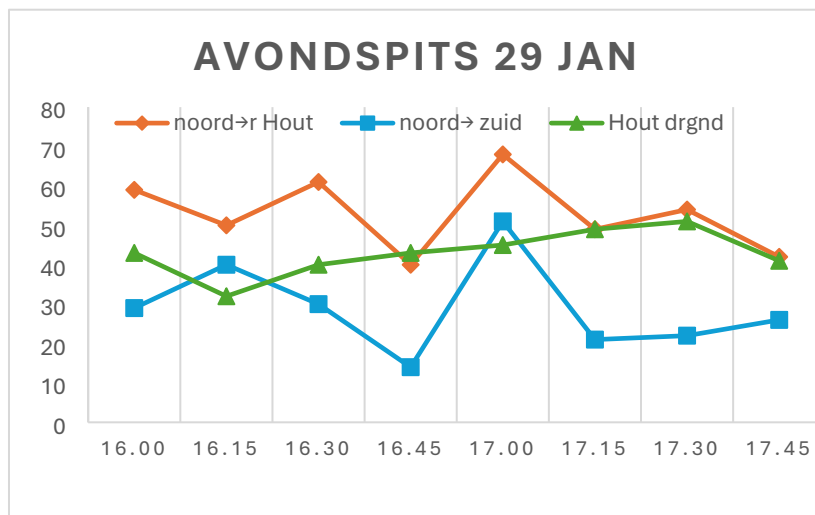


.Daarnaast was er in de ochtendspits een telling van het aantal autos vanaf de Kwekerijweg naar het kruispunt (van d'Almarasweg), in de avondspits idem vanaf de Houtlaan naar het kruispunt (Hout doorgaand)

Resultaten:

In figuur 1 is het patroon voor blauw en groen hetzelfde, beide groeien naar een piek. Vanaf de Kwekerijweg is de stroom ongeveer 2 keer hoger dan van Noord naar de Houtlaan, maar dat is indirect. Ondanks de drempels lijkt het verkeer op de d'Almarasweg nog steeds hoog. Visueel is vastgesteld dat de stroom naar het oosten ongeveer 1/3 is terwijl 3/3 van de D'Almarasweg noordwaarts gaat; dus 1/3 van de stroom uit het westen is uit het oosten, zuid heeft totaal geen effect van de spits.

Figuur 2: De avondspits voor blauw (van noord naar zuid) is



gelijkvormigheid met de stroom rood (noord naar hout) dus van het noorden naar de westelijke Houtlaan. De stroom naar de Houtlaan is dus ongeveer 2 keer groter dan naar het zuiden. Op de Houtlaan rijdt een flinke stroom de rotonde op. Slechts op een tijdstip was er een korte blokkade op de rotonde (n=1), Dat was

maanden eerder toch vaker het geval; ook wachtte toen vaker een file op de Houtlaan om de rotonde op te rijden. Deze file stimuleerde dan weer de stroom noord naar west met nog minder naar zuid. Als bijkomende complicatie bleek het moeilijk als fietser over te steken van de Kanunnik van Osstraat naar de Houtlaan, maar ook dit werd dus niet (meer) waargenomen. Speculerend : als men de file ziet dan acht men het verbodsbord voor vrachtwagens ook voor zichzelf van toepassing??

Nijmegen: 3 februari 2025

Onderzoeker: Pierre Demacker

Met medewerking van: John Gerritsen.