



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Aan [REDACTED], gemeente Utrecht

Van [REDACTED]

Datum 12 juni 2024

Projectnr 24051

Betreft Effecten wijziging eenrichtingverkeer Valetonlaan Utrecht

1. Inleiding

Na opening van het vernieuwde winkelcentrum De Gaard in Utrecht wordt door omwonenden aan de zuidzijde van genoemd winkelcentrum overlast ervaren als gevolg van geparkeerde voertuigen en zoekverkeer. Als oplossing voor deze problematiek is als voorstel gedaan de rijrichting in de Valetonlaan om te draaien (het huidige éénrichtingverkeer maakt alleen inrijden vanaf de Eykmanlaan mogelijk). Tegen het verkeersbesluit dat deze maatregel juridisch mogelijk moet maken, is een aantal bezwaren ingediend die door de gemeente gegrond zijn verklaard. Gezien de lopende discussie omtrent deze maatregel heeft de gemeente Utrecht BVA Verkeersadviezen gevraagd onafhankelijk vast te stellen of het omdraaien van de rijrichting soelaas biedt inzake het oplossen van de verkeers-(parkeer)problematiek en de ervaren overlast. In voorliggende notitie doen wij verslag van onze bevindingen.

2. Algemene beoordeling situatie

In het kader van de doorlopen procedure is op een aantal locaties ten zuiden van het winkelcentrum een verkeerstelling verricht en zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd.

• *Gebruik van de wegen*

Uit de intensiteitstellingen (bron: gemeente Utrecht) blijkt dat de intensiteit m.u.v.de Eykmanlaan op geen enkele weg in de omgeving van het winkelcentrum hoger is dan 700 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. Op zaterdag liggen de intensiteiten over het algemeen nog wat lager. Op zichzelf zijn dit zeer acceptabele intensiteiten voor erftoegangswegen (woonstraten) en zeker voor wegen die in de directe omgeving van een verkeersantrekkende voorziening zijn gelegen. Op basis van de geregistreerde intensiteiten per weg bestaat niet de indruk dat er sprake is van doorgaande verkeersstromen door de wijk (tussen Eykmanlaan/Kapteynlaan en Kardinaal de Jongweg (vice versa)). Het betreft dus vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer. Verkeer met een bestemming winkelcentrum of bestemmingsverkeer voor de zuidelijk hiervan gelegen woonbuurt.



Voor de Valetonlaan geldt dat het verkeersbeeld vrij constant is over de dag. Dit bevestigt de veronderstelling dat er zowel sprake is van buurt- als van winkelcentrum gerelateerd verkeer. Op de Obbinklaan (met een intensiteit die varieert van circa 300 tot 650 mvt/etmaal) rijdt meer verkeer in oostelijke dan in westelijke richting. Dit lijkt ook logisch, enerzijds omdat men het gebied niet kan verlaten via de Valetonlaan en uitgaand verkeer altijd in oostelijke richting moet rijden en anderzijds omdat het grootste deel van de buurt zich ten zuidoosten van het winkelcentrum bevindt.

- **Parkeergedrag**

Uit de uitgevoerde parkeerdrukmetingen (bron: gemeente Utrecht) blijkt dat de parkeerdruk aan de noord- en zuidzijde van het winkelcentrum in hoofdlijnen hetzelfde patroon vertoont: is het aan de noordzijde druk dan is dat aan de zuidzijde ook het geval. Echter de parkeerdruk aan de zuidzijde (Obbinklaan) is ook op de wat rustigere momenten nog relatief hoog. Dit veronderstelt dat parkeerders aan de zuidzijde een bewuste keuze maken om hier te gaan parkeren en niet pas hier gaan parkeren als het aan de noordzijde (te) druk is. Dit past ook in het beeld van 80% lokale bezoekers van het winkelcentrum en overwegend bekend lokaal verkeer.

Tevens blijkt uit de parkeermetingen dat er op de grotere parkeerterreinen aan de noordzijde van het winkelcentrum ook op de piekmomenten (zaterdagmiddag) nog enige restcapaciteit beschikbaar is. Dit bevestigt de veronderstelling dat het niet heel waarschijnlijk is dat er (in grote mate) sprake is van verdrijving en/of overloop van parkeerders van de noordzijde naar de zuidzijde.

Daarnaast valt op dat op de zone voor de woningen (Obbinklaan 1 t/m 57) frequent op straat wordt geparkeerd (deels op het trottoir). Omdat dit ook en vooral in de nacht gebeurt, mag worden aangenomen dat deze voertuigen grotendeels toebehoren aan bewoners. Wat daarbij opvalt is dat er aan de andere zijde van de straat tijdens de nachtmeting voldoende vrije plekken beschikbaar waren.

Het aan deze zijde parkeren gebeurt ook op zaterdag overdag, terwijl er (evenals in de nachtperiode) nog parkeerruimte aan de zuidzijde van het winkelcentrum beschikbaar is. Het is onze veronderstelling dat het hier ook dan (gedeeltelijk) voertuigen van bewoners betreft. Het half op het trottoir parkeren leidt tot een rommelige situatie en is formeel niet toegestaan.

3. Effecten rijrichtingwijziging

De vraag die nu voorligt is welke invloed een wijziging van de rijrichting op de Valetonlaan (en Wevelaan) heeft op de verkeers- en parkeersituatie. We maken daarbij een onderscheid in verkeer met een bestemming woonwijk en winkelcentrum gerelateerd verkeer.

Bewonersverkeer

Voor de omgeving Obbinklaan zal de gewijzigde rijrichting een zeer beperkt effect hebben. Het betreft immers allemaal bestemmingsverkeer dat hier moet zijn. Daar waar nu via de Valetonlaan kan worden aangereden en via de Wevelaan weer kan worden weggereden, ontstaat een tegengesteld circuit bij het wijzigen van de rijrichting in de Valetonlaan. Daarnaast is het is mogelijk dat op bepaalde



relaties meer via andere routes wordt aangereden (bij voorbeeld via Van Everdingenlaan). Omdat wijk-ingaand verkeer bij het omdraaien van het éénrichtingverkeer niet meer via de Valetonlaan kan rijden, lijkt het aannemelijk dat de verkeersintensiteit op het meest westelijke deel van de Obbinklaan iets zal afnemen. Wij verwachten namelijk dat wijk-uitgaand verkeer in mindere mate van de Valetonlaan gebruik zal maken bij omdraaien van het éénrichtingverkeer, maar ook andere routes zal gebruiken. Omdat geen inzicht bestaat in de exacte herkomsten en bestemmingen van dit woonwijk gerelateerde verkeer kunnen geen uitspraken worden gedaan over de grootte van dit effect, maar gezien de zeer lage intensiteit op het wegvak Valetonlaan, zal het effect nauwelijks merkbaar zijn.

Bezoekersverkeer

Met betrekking tot de bezoekers van het winkelcentrum verwachten wij eveneens niet dat de wijziging van de rijrichting grote gevolgen zal hebben. Zoals al aangegeven betreft het naar verwachting lokaal bekend verkeer dat er bewust voor kiest om deze parkeerlocatie te gebruiken. Het zal hierbij deels gaan om verkeer dat uit de zuidelijk gelegen wijk komt of via deze zijde komt aanrijden. Op deze beide groepen heeft het omdraaien van rijrichting op de Valetonlaan geen effect.

De enige groep waarop de rijrichting wijziging mogelijk wel enig effect heeft betreft autoverkeer uit de wijk Tuindorp. Dit verkeer moet bij het omdraaien van het éénrichtingverkeer eerst langs de parkeerterreinen aan de noordzijde rijden en wordt daardoor wellicht verleid hier te gaan parkeren. Dit in plaats van aan de zuidzijde, waar zij nu nog eerst de Valetonlaan in kunnen rijden om naar de zuidzijde van het winkelcentrum te gaan en geen andere parkeervoorzieningen tegenkomen. Mogelijk dat hierdoor een gering positief effect ontstaat voor de parkeersituatie aan de zuidzijde, maar gezien de lokale bekendheid van het verkeer en de naar verwachting bewust keuze voor de zuidzijde is het zeer de vraag of dit effect gaat optreden. Bovendien geldt de omgekeerde redenering voor verkeer uit de oostelijk gelegen wijken. Dat kan bij het omdraaien van het éénrichtingverkeer op de Wevelaan, genoemde weg inrijden naar de zuidzijde van het winkelcentrum (en uitrijden via de Valetonlaan), waardoor er wellicht weer enig extra verkeer ontstaat.

4. Conclusies

Geconcludeerd kan worden dat het wijzigen van de rijrichting in de Valetonlaan effect gaat hebben op de routevorming, vooral omdat (deels) in tegengestelde richting moet worden gereden. Omdat geen exact inzicht bestaat in de herkomsten en bestemmingen van het verkeer dat nu via de Valetonlaan rijdt, zijn hier geen concrete uitspraken over te doen. In essentie verandert er echter niet heel veel. In de huidige situatie is er sprake van een circuit Valetonlaan-Obbinklaan-Wevelaan en in de nieuw situatie betreft dit het omgekeerde circuit. Hierdoor blijven alle bestemmingen bereikbaar. Als er al een effect in intensiteit optreedt op de Valetonlaan zal dit effect naar verwachting niet heel groot zijn. Ook is het niet de verwachting dat de parkeersituatie aan de zuidzijde van het winkelcentrum hierdoor zal worden beïnvloed, m.u.v. wellicht parkeerders uit de wijk Tuindorp die nu aan de zuidzijde parkeren en bij het omdraaien van het éénrichtingverkeer mogelijk eerder gebruik zullen gaan maken van het noordelijke parkeerterrein.

Vanuit verkeersveiligheidsperspectief is het omdraaien van de rijrichting op de Valetonlaan niet gewenst. Hoewel een circuit rechtsom de voorkeur heeft vanwege de overwegend rechts afslaan bewegingen, wordt dit voordeel volledig



tenietgedaan door de aansluitingen op de Eykmanlaan. In de huidige situatie wordt via de Valetonlaan ingereden en via de Wevelaan uitgereden. Om vervolgens weer op het hoofdwegennet (Eykmanlaan) te kunnen komen moet de Kapteynlaan worden gevolgd. De aansluiting tussen beide wegen voorziet in voldoende uitzicht en een brede middenberm voor voertuigen om zich op te kunnen stellen.

Dit in tegenstelling tot de aansluiting van de Valetonlaan op de Eykmanlaan. Bij het omdraaien van de rijrichting wordt het zicht naar rechts belemmerd door het winkelcentrum. Daarnaast ligt op zeer korte afstand de in-/uitrit van de naastgelegen parkeergarage. En de aanwezige middenberm is onvoldoende breed voor voertuigen om zich op te kunnen stellen, waardoor het in etappes linksaf slaan nagenoeg onmogelijk is. Voor het verkeer dat nu uit oostelijke richting de Valetonlaan (linksaf) inrijdt is een smallere middenberm niet direct een probleem, omdat deze voertuigen zich niet haaks maar schuin opstellen en om die reden met minder middenbermbreedte kunnen volstaan.