Nelson Mandelabuurt
Notitie onderbouwing keuze T-einde en Kraaiennestpad
Datum: 24 juni 2025

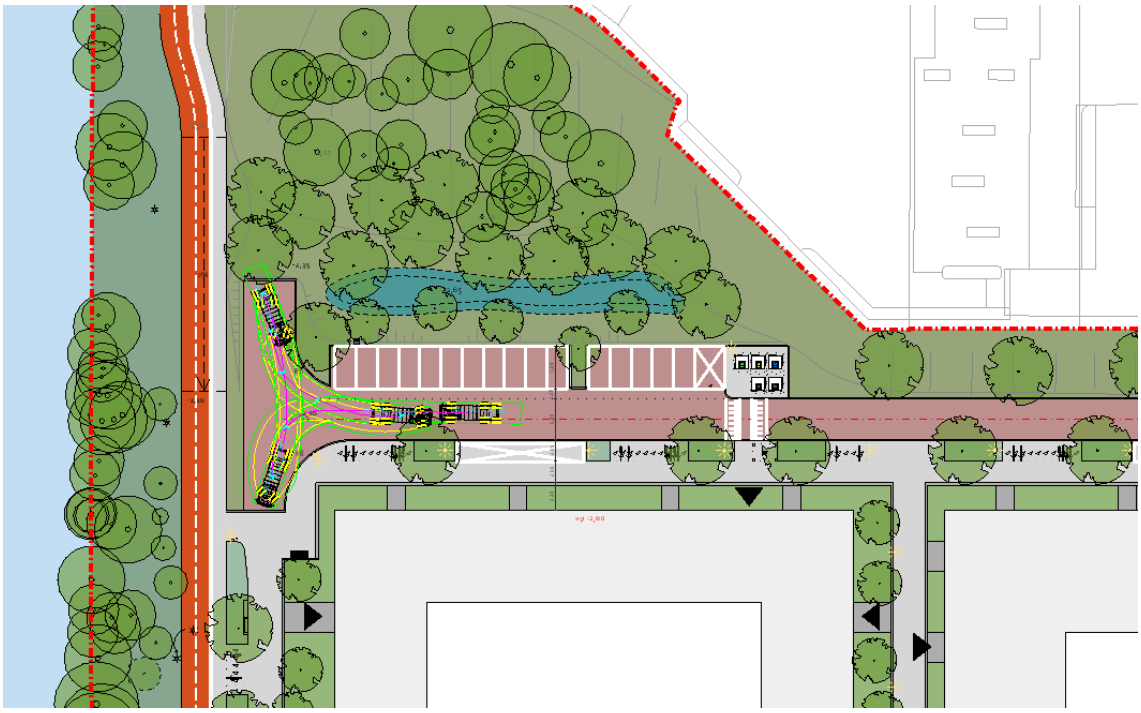
Op 8 april 2025 heeft het Toetsteam het voorlopig ontwerp (VO) voor de openbare ruimte van de Nelson Mandelabuurt besproken. Het oordeel was overwegend positief, met uitzondering van twee punten: de toepassing van het T-einde en de voorgestelde inrichting van het Kraaiennestpad. Omdat het vaststellen van het VO noodzakelijk is voor de start van de wenstracéprocedure en afronding van de ruimtelijke onderbouwing, zijn vervolggesprekken gevoerd met de verkeerskundige van het Toetsteam. Deze hebben geleid tot werkbare alternatieven.

1. T-einde oplossing

De Nelson Mandelabuurt wordt via een ventweg vanaf de Karspeldreef ontsloten. De wijk omvat circa 700 woningen (40% sociaal, 40% middenhuur, 20% vrije sector). Voor de vrije sectorblokken worden parkeergarages gerealiseerd; in de openbare ruimte komen 164 parkeerplaatsen, waarvan 72 voor bezoekers en de rest ten dienste van maatschappelijke en commerciële functies, horeca en de school.
Overig verkeer bestaat hoofdzakelijk uit vuilniswagens, hulpdiensten en bezorgverkeer. De ventweg en beide T-einden zijn ontworpen voor vrachtwagens tot 12 meter lengte.
Vanwege beperkte ruimte tussen de wijk en het talud van de Gooiseweg, en omdat het om een lokale ontsluiting zonder doorgaand verkeer gaat, is gekozen voor een T-einde aan beide zijden van de ventweg. Deze oplossing is afgestemd met de directie Afval en Grondstoffen, die hiermee heeft ingestemd.
In het zuidelijke deel kruist geen ander verkeer; enkel een trap verbindt het gebied met het Brasapark. In het noordelijke deel is beperkt langzaam verkeer aanwezig, met incidentele fietsers en voetgangers.



Figuur 1: T-einde oplossing op de zuidelijk deel van de ventweg (met vrachtauto 12m)



Figuur 2: T-einde oplossing op de noordelijk deel van de ventweg (met vuilniswagen)

Het Toetsteam adviseerde op 8 mei 2025 om de uiteinden van de ventweg op te lossen met een **keerlus** in plaats van een **T-einde,** vanwege twee knelpunten:

1. De kans op **illegaal parkeren** bij het T-einde.
2. Het feit dat **vuilniswagens en vrachtverkeer** moeten keren door achteruit te steken.

Toch is er gemotiveerd gekozen om de **T-einde-oplossing te behouden,** op basis van de volgende overwegingen:

- Het autoverkeer in de Nelson Mandelabuurt is beperkt door het hoge aandeel sociale huurwoningen en de aanwezigheid van ondergrondse parkeergarages aan het begin van de ventweg. Er geldt geen parkeervergunning in het openbaar gebied. Laden en lossen is wel mogelijk bij de maatschappelijke functies, school en horeca.
- Vuilniswagens hebben goed zicht op mogelijk kruisend verkeer (zoals fietsers en voetgangers) op rijbaan en trottoir.
- Er is voldoende ruimte om met een vrachtwagen van 12 meter te keren door middel van steken.
- Een keerlus past fysiek moeilijk in het beschikbare profiel en gaat ten koste van openbare parkeerplaatsen, groenstructuren en nieuw aan te planten bomen.
- Een keerlus stimuleert het brengen en halen van schoolgaande kinderen per auto, terwijl het beleid gericht is op het beperken van autoverkeer in de wijk.
- Op de locatie kruist geen intensieve fietsroute.
- Ruime bochten in een keerlus creëren extra ruimte waar foutparkeren makkelijk kan ontstaan.

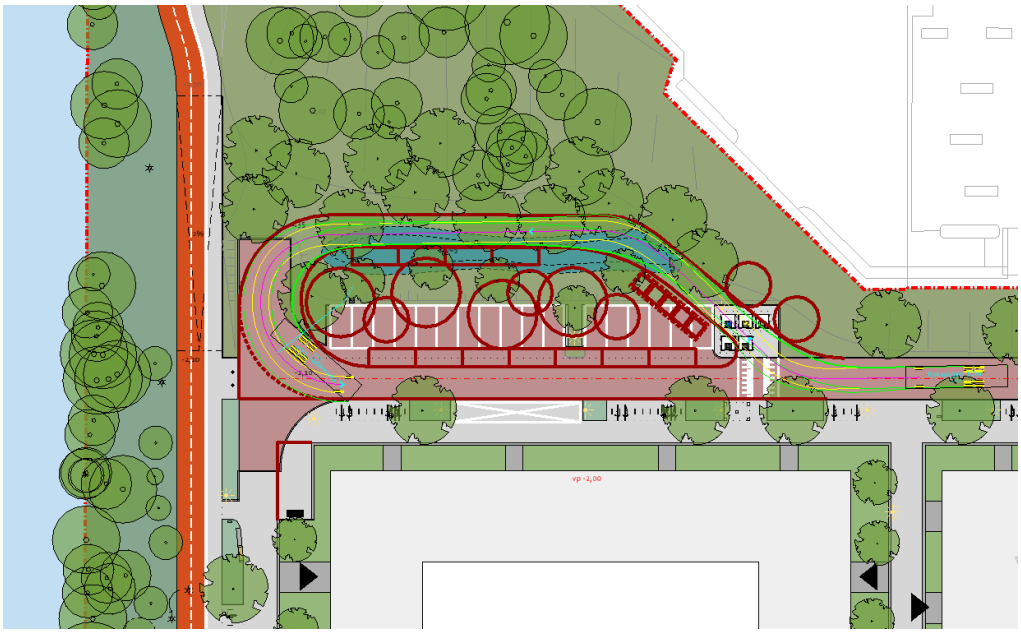
1 Verkeersveiligheid en ontwerpaanpassing

Het werkelijke **conflictpunt** bevindt zich bij de doorsteek voor fietsers en voetgangers. Op advies van Bert Kooring (11 juni 2025) is voorgesteld deze doorsteek te verplaatsen naar het einde van de T, zodat vrachtverkeer rechtuit rijdt en beter zicht heeft op aankomend langzaam verkeer.
Op basis van dit advies is de **T-splitsing herontworpen**. De oorspronkelijke doorsteek via een kort trottoirstuk is gesloten. Voetgangers en fietsers kunnen nu via het trottoir het fietspad en het

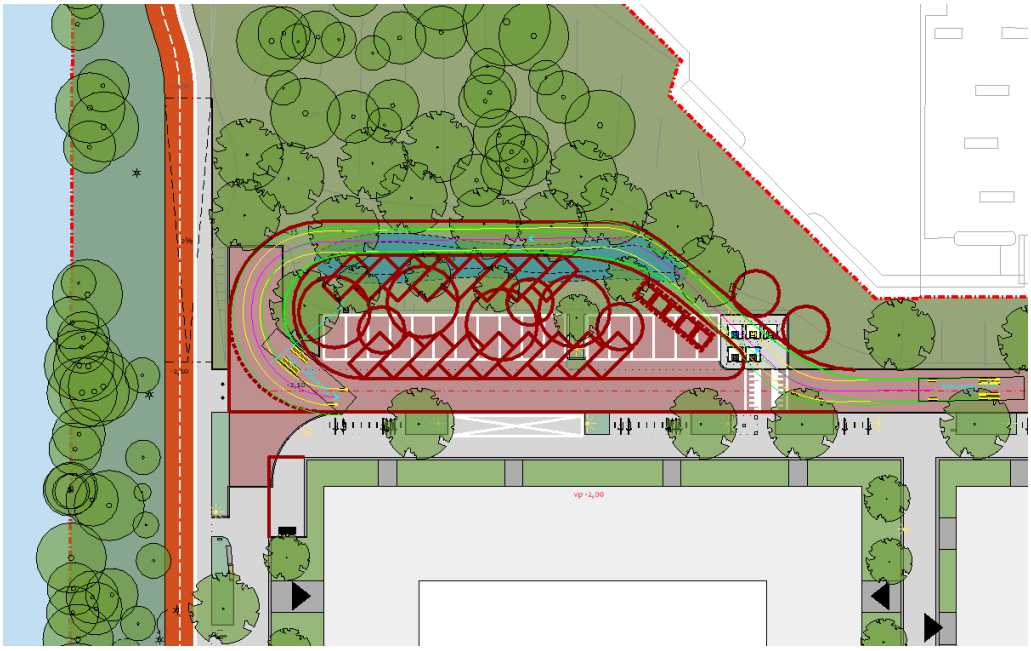
parallelle voetpad bereiken. Hierdoor is het conflictpunt aan het einde van de ventweg weggenomen. De oorspronkelijke verbinding diende voornamelijk voor brandweerdoorgang; deze blijft elders aan de wijkrand (bij het park) mogelijk.

2 Studie keerlus – Varianten 1 en 2

- Een compacte keerlus scoort beter op verkeersveiligheid, maar vereist nader technisch onderzoek in samenwerking met IB.
- Als de keerlus als fietsroute wordt gebruikt, ontstaan conflicten met parkerende auto's.
- De meest veilige keerlusvariant heeft parkeervakken aan slechts één zijde (taludzijde), wat ten koste gaat van parkeercapaciteit. Daarom is in de getoonde varianten rekening gehouden met een zo groot mogelijk aantal parkeerplaatsen aan de binnenzijde van de keerlus.



Figuur 3: Variant 1 - keerlus met langs parkeren. Er is meer verharding en er zijn minder parkeerplaatsen dan nodig



Figuur 4: Variant 2 - keerlus met schuin parkeren. Wel genoeg ruimte voor parkeerplekken, maar steeds nog niet ideaal qua veiligheid voor fietsers, ruimtelijk ongewenst

2. Kraaiennestpad

Door de toename van het aantal bewoners wordt ook een groei van het fietsverkeer verwacht. Het Toetsteam acht een gedeeld voetpad waarop fietsen is toegestaan in deze context ongeschikt, en adviseert daarom een **gescheiden fiets- en voetpad** met passende maatvoering (advies Toetsteam 08-05-2025).

Redenen voor het afwaarderen van het fietspad vanaf de Gooiseweg:

- Doorgaand **bromfietsverkeer door het park** is ongewenst.
- Het Kraaiennestpad blijft een belangrijke verblijfsroute naar en door het park.
- De fietser is hier te gast; het **verblijfskarakter** van het park (conform het Plusnet Voetganger in het Beleidskader Verkeersnetten) wordt versterkt door onder andere de aanleg van een pierenbadje, waar veel ouders met kinderen worden verwacht – dit is niet te combineren met een doorgaande fietsroute.
- Tijdens de participatie is juist veel **kritiek geuit op het functioneren van het pad als doorfietsroute**.
- Het Kraaiennestpad is géén onderdeel van het Plus- of Hoofdnet Fiets; er zijn bovendien **twee parallelle bromfietsroutes** met Plusnetstatus beschikbaar als alternatief.

Voorgestelde inrichting:

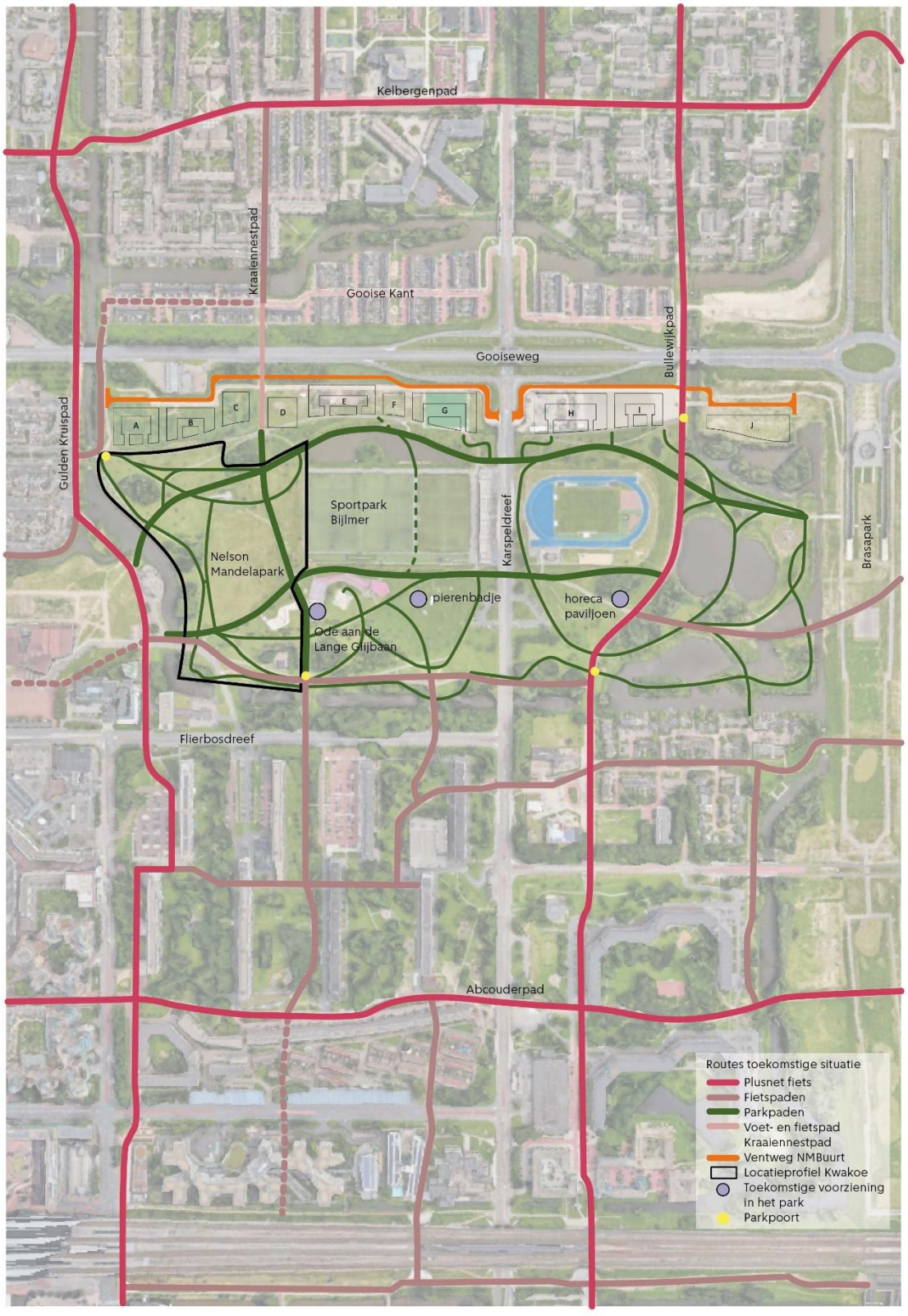
Vanaf de Gooiseweg wordt het pad ingericht als **fietspad met betontegels** naast een apart voetpad. Beide paden worden op gelijk niveau en in vergelijkbare materialen en kleur uitgevoerd. Ter hoogte van de toekomstige rijbaan in de Nelson Mandelabuurt komt een **verhoogd plateau**, waarbij fietsers en voetgangers voorrang hebben.
Na deze oversteek is er een ruimtelijke scheiding tussen voetgangers en fietsers door het **logisch positioneren van groenvakken**. De school en het park worden gezien als bestemming en niet als doorgangsgebied.

Gevolgen van aanpassing T-splitsing:

Door het afsluiten van de ventweg bij de T-splitsing vervalt de directe aansluiting op het fietspad via de Nelson Mandelabuurt. Fietsers worden nu eerder, vanaf de Gooiseweg, richting het alternatieve fietspad geleid – nog vóór het begin van de gecombineerde fiets-/voetroute richting de buurt.



Figuur 5: Kraaiennestpad met voet- en fietspad op gelijk niveau



Figuur 6: Netwerk toekomstige situatie