

Nieuwbouw appartementen Residence De Gouwe Hoeck in Barendrecht

Verkeerskundige analyse

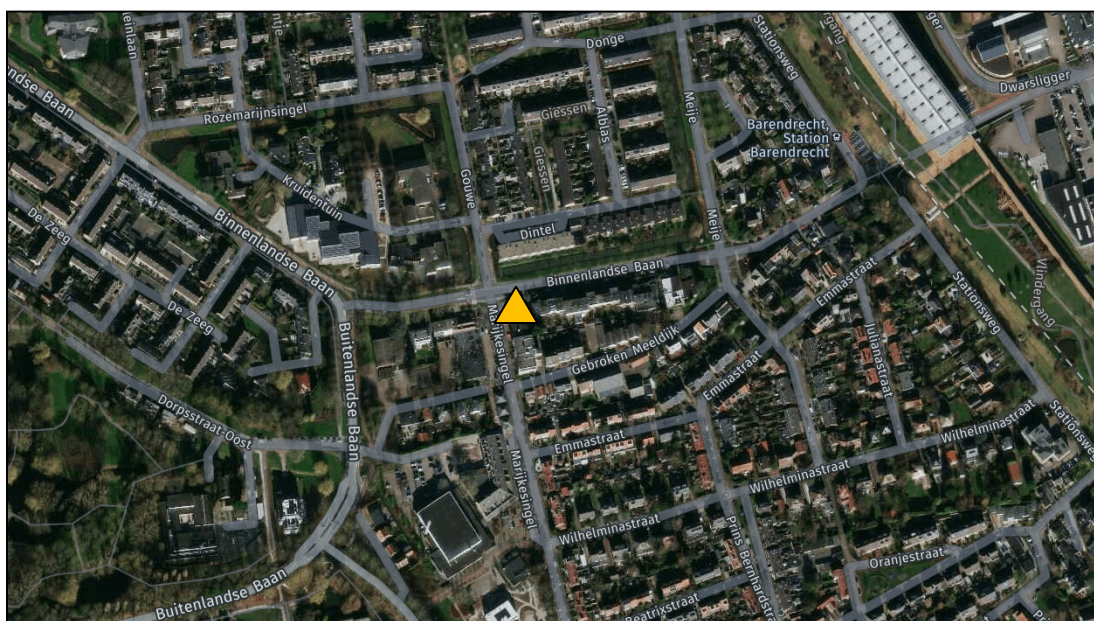
Datum: 18 september 2019

Kenmerk: NOT19160786-02

1 Inleiding

Voor het bestaande kantoorgebouw aan de Gouwe 6-10 in Barendrecht is een nieuwbouwplan opgesteld. Om het plan genaamd 'Residence De Gouwe Hoeck' mogelijk te maken, zal het op het perceel nog aanwezige kantoorgebouw worden gesloopt.

In figuur 1.1 is de ligging van de planlocatie weergegeven op een luchtfoto.



Figuur 1.2: Ligging planlocatie 'Residence De Gouwe Hoeck' aan de Gouwe 6-10 in Barendrecht

De planlocatie is gelegen op de hoek van de Gouwe en de Binnenlandse Baan in Barendrecht. Het huidige kantoorgebouw wordt voor verkeer ontsloten aan de Gouwe, aan de westzijde van het gebouw. In de plansituatie is dit ook het geval.

De bestemmingswijziging heeft mogelijk consequenties voor de verkeerssituatie. Ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning dient daarom inzicht te worden gegeven in de verkeerseffecten van het plan.

Ten aanzien van het parkeren van auto's bij de nieuwbouw wordt voldaan aan de bij het plan behorende parkeerbehoefte. Parkeerruimte wordt gecreëerd onderin het gebouw.

In opdracht van Wissing bv heeft BuroDB de benodigde verkeerskundige analyse voor het plan uitgevoerd. De analyse gaat in op de verkeersaantrekkende werking van het plan en de effecten daarvan op de wegen in de nabije omgeving. Het aspect parkeren maakt geen onderdeel uit van deze verkeersanalyse.

2 Het plan en de planlocatie

In figuur 2.1 is een impressie van het nieuwbouwplan weergegeven.



Figuur 2.1: Impressie plan 'Residence De Gouwe Hoeck' in Barendrecht

Het plan omvat de realisatie van elf nieuwe koopappartementen op een locatie van een (voormalig) kantorengedouw. In figuur 2.2 is de situering van de nieuwbouw in de plansituatie weergegeven.



Figuur 2.2: Nieuwe situatie locatie plan 'Residence De Gouwe Hoeck' in Barendrecht

3 Verkeersgeneratie

Voor het vaststellen van de verkeerseffecten van het plan zijn de verkeersaantrekkende werking van de planlocatie in de huidige situatie en plansituatie bepaald en met elkaar vergeleken. De verkeersgeneratie is bepaald met behulp van daarvoor beschikbare kencijfers uit de publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en de publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' van het CROW¹. De onderzoekslocatie in Barendrecht is qua ligging gelegen in het gebied 'Rest bebouwde kom'. Barendrecht is daarnaast een sterk stedelijk gebied met stedelijkheidsgraad 2 volgens het CROW.

3.1 Huidige situatie

In de huidige situatie is op de locatie aan de Gouwe een kantoorgebouw aanwezig. Het gebouw kent volgens het BAG² een oppervlakte van circa 900 m² bvo.

Het kantorengedouw gaf plaats aan bedrijven als een administratiekantoor en een vastgoedbeheerbedrijf. Volgens de definities van het CROW is dit de functie 'kantoor zonder baliefunctie'.

Het kencijfer voor de verkeersgeneratie ligt hierbij tussen de 4,7 en 6,5 autoritten per 100 m² bvo kantooroppervlak per etmaal. De theoretische verkeersgeneratie van het kantoorgebouw lag daarmee tussen de $(4,7 \times (900/100)) = 43$ en $(6,5 \times 900/100) = 59$ autoritten per etmaal.

¹ Het CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer

² Basisregistraties Adressen en Gebouwen

3.2 Plansituatie

In de plansituatie zijn in het gebouw elf koopappartementen aanwezig in het dure segment. Volgens het CROW hoort op deze locatie daar per appartement een verkeersgeneratie bij van 6,7 tot 7,5 autoritten per etmaal.

Voor de elf appartementen komt dit in totaal neer op een verkeersaantrekkende werking van $(6,7 \times 11 =) 74$ tot $(7,5 \times 11 =) 83$ autoritten per etmaal.

In tabel 3.1 is de verkeersaantrekkende werking van de locatie in de huidige situatie en plansituatie naast elkaar gezet.

Situatie	Minimale ritgeneratie autoverkeer [autoritten/etmaal]	Maximale ritgeneratie autoverkeer [autoritten/etmaal]
Huidig	43	59
Plan	74	83

Tabel 3.1: Verkeersaantrekkende werking onderzoekslocatie Gouwe 6-10 in Barendrecht

Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een bepaalde toename van de verkeersgeneratie van de onderzoekslocatie. In de worst case-situatie gaat het om een verschil van 43 naar 83 is 40 extra autoritten per etmaal. Dit verkeer wordt afgewikkeld over de Gouwe en de Binnenlandse Baan. Gelet op de geografische ligging van de locatie en de omliggende wegenstructuur zal dit verkeer voornamelijk gebruik maken van routes van en naar de Buitenlandse Baan en Binnenlandse Baan, ten westen van de locatie.

3.3 Beoordeling

De verkeersgegevens van de wegen in de omgeving van de Gouwe zijn aangeleverd door de gemeente Barendrecht. Het betreft informatie uit verkeerstellingen die zijn gehouden in februari 2019. De tellingen zijn beschikbaar voor de Binnenlandsebaan (noord) tussen de Lindehoevelaan en Windsingel en de Binnenlandse Baan tussen de Buitenlandse Baan en de Gouwe. In bijlage 1 zijn de resultaten van de betreffende verkeerstellingen weergegeven.

Van de Gouwe zijn geen verkeerstellingen beschikbaar. Voor een indicatie van de hoeveelheid verkeer op deze weg is het MRDH³-verkeersmodel (versie 2.0) geraadpleegd. In tabel 3.2 zijn de beschikbare verkeersintensiteiten van de omliggende wegen samengevat weergegeven.

Weg(vak)	Etmaalintensiteit [mvt/etm]
1. Binnenlandse Baan (ten noorden van Buitenlandse Baan)	7.200
2. Buitenlandse Baan	7.200
3. Binnenlandse Baan (ten westen van Gouwe)	4.400
4. Binnenlandse Baan (ten oosten van Gouwe)	1.500
5. Gouwe (ten noorden van Binnenlandse Baan)	1.000
6. Gouwe (ten zuiden van Binnenlandse Baan)	3.000

Tabel 3.2: Overzicht gehanteerde verkeersintensiteiten, planjaar 2029

³ Metropoolregio Rotterdam Den Haag

In de huidige situatie is er op geen van de wegen sprake van een capaciteitsoverschrijding. Onder normale omstandigheden kan het verkeer zonder knelpunten en congestie worden afgewikkeld.

Het verkeer van en naar de nieuwe appartementen zal voornamelijk rijden via de Gouwe ten zuiden van de Binnenlandse Baan (wegvak 6 uit de tabel), de Binnenlandse Baan ten westen van de Gouwe (wegvak 3) en de Buitenlandse en Binnenlandse Baan (wegvakken 1 en 2). In figuur 3.1 zijn deze routes weergegeven.



Figuur 3.1: Meest gebruikte rijroutes autoverkeer van en naar de planlocatie

De maximaal 40 extra autoritten per etmaal vormen op de wegvakken 1 en 2 een verkeerstoename van ongeveer 0,5 procent. Op wegvak 3 gaat het om een verkeerstoename van minder dan 1 procent en op de Gouwe (wegvak 6) om een verwachte verkeerstoename van maximaal circa 1,33 procent. Gesteld kan worden dat de door het plan verwachte verkeerstoename ten opzichte van de huidige situatie zeer beperkt en niet significant is. Het plan heeft geen nadelige gevolgen voor de verkeerssituatie. De goede verkeersafwikkeling en -veiligheid komen niet in het gedrang. Er is en blijft sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Vanuit het aspect verkeer kan het plan zonder verdere maatregelen en/of voorzieningen worden gerealiseerd.

Bijlage 1:

Verkeersgegevens

Rapport Identificatie - CustomList-1679
Lokatiennaam - BIN20
Beschrijving - BIN20
Richting - Het noorden Het oosten Zuiden Het westen

Binnenlandse Baan (noord)

Virtuele Dag (7)

Time	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Mean	Vpp 85	Vbin 10 20	Vbin 20 30	Vbin 30 40	Vbin 40 50	Vbin 50 60	Vbin 60 70	Vbin 70 80	Vbin 80 90	Vbin 90 100	Vbin 100 110	Vbin 110 120	Vbin 120 130	Vbin 130 140	Vbin 140 150	Vbin 150 160	>PSL 50	Vmin	Vmax
0000	35	32	3	0	49,2	58	0	0	4	17	10	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	14	25,8	87,3
0100	21	19	1	0	50,1	58,3	0	0	2	10	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	29	84,2
0200	14	12	1	0	51	61,6	0	0	1	5	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7	13,4	79,8
0300	7	6	1	0	50,7 -		0	0	1	2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	33,4	73,6
0400	13	10	3	0	49,7	58,3	0	0	1	6	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	24,3	84,5
0500	31	26	5	0	48,8	57,6	0	1	4	15	8	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	18,4	91,2
0600	119	102	17	1	46,5	52,9	0	2	17	65	31	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	17,5	85,4
0700	198	172	24	2	46,1	52,6	0	2	31	112	46	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	21,5	74,2
0800	356	320	34	2	45,2	50,8	0	3	62	223	61	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	19,3	83,8
0900	396	363	31	2	44,7	50,4	0	5	73	249	62	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	68	15,1	78,1
1000	456	424	31	1	44	49,7	0	5	102	285	57	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	64	17	89,8
1100	475	446	28	1	43,9	49,7	1	9	103	293	63	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	14,5	81,2
1200	498	467	31	1	44,3	50	1	5	108	302	75	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82	10,2	85,4
1300	491	461	28	1	43,9	50	1	6	121	288	67	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	75	13,2	90,9
1400	503	469	33	1	43,4	49,3	2	10	125	299	62	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	68	10,1	74,7
1500	505	470	33	2	43,6	49,3	1	7	126	307	57	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	64	15,1	84,8
1600	528	492	35	2	44,1	49,7	0	8	112	332	70	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	76	17,7	86,1
1700	544	513	30	1	45,2	50,4	0	5	93	347	89	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	100	20,6	83,3
1800	430	409	19	1	45,2	50,8	0	4	73	272	71	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	80	15,1	81
1900	345	330	15	0	45,4	51,1	0	3	59	211	64	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	72	15,2	88,6
2000	209	201	8	0	46,3	52,6	1	3	27	127	43	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	52	14,9	84,3
2100	147	141	6	0	47	53,3	0	1	16	87	35	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	42	11,4	83,8
2200	123	120	3	0	46,8	52,9	0	1	16	73	26	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	32	22	102,9
2300	78	75	3	0	48,1	55,1	0	0	9	43	19	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	25	19,9	85,9
00-07	239	208	31	1	48	55,8	0	4	30	120	66	15	4	1	0	0	0	0	0	0	0	86	13,4	91,2
07-19	5380	5006	357	17	44,3	50	6	70	1129	3310	781	74	8	2	0	0	0	0	0	0	0	865	10,1	90,9
19-00	902	868	34	1	46,3	52,2	2	8	128	542	186	29	6	1	0	0	0	0	0	0	0	223	11,4	102,9
00-00	6522	6081	422	19	44,8	50,8	8	82	1287	3972	1033	118	18	3	0	0	0	0	0	0	0	1173	10,1	102,9

Rapport Identificatie - CustomList-1672
Lokatiennaam - BIN30
Beschrijving - BIN30
Richting - Het noorden Het oosten Zuiden Het westen

Binnenlandse Baan

Virtuele Dag (7)

Time	Total	Cls 1	Cls 2	Cls 3	Mean	Vpp 85	Vbin 10 20	Vbin 20 30	Vbin 30 40	Vbin 40 50	Vbin 50 60	Vbin 60 70	Vbin 70 80	Vbin 80 90	Vbin 90 100	Vbin 100 110	Vbin 110 120	Vbin 120 130	Vbin 130 140	Vbin 140 150	Vbin 150 160	>PSL 50	Vmin	Vmax
0000	26	23	3	0	36,4	42,8	0	3	16	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	12,5	63,3
0100	11	10	1	0	38,7	46,4	0	1	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	15,9	60
0200	8	7	0	0	38,4	-	0	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	25,3	65,8
0300	3	3	0	0	36,9	-	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18,3	48,2
0400	6	6	1	0	36,9	-	0	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17,9	58,2
0500	20	17	3	0	35,1	42,1	1	3	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17,2	52,8
0600	73	64	8	1	37,1	43,2	0	9	43	18	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20,9	58,6
0700	176	157	19	0	35,4	41,4	4	26	108	35	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11,9	63,9
0800	249	226	23	1	35,2	41	5	40	152	50	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	10,8	64,7
0900	242	219	23	1	35,3	41	6	34	152	46	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	10,9	64,1
1000	244	222	21	1	34,6	40,3	7	41	154	40	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12	59
1100	268	245	22	1	34,5	40,3	10	44	167	43	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	10,5	63,1
1200	272	246	25	1	34,9	41	10	42	163	51	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	11,7	66,4
1300	264	241	23	1	34,2	40,3	9	45	167	40	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	10,9	60,1
1400	278	255	22	1	33,9	40,3	14	50	168	42	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	10,5	60,2
1500	284	256	28	1	34,1	40,3	10	54	173	45	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	11,1	66,8
1600	331	303	26	2	34,3	40,3	13	63	198	52	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	11	70,7
1700	375	349	25	1	34,7	40,7	11	62	230	66	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	11,8	67,1
1800	267	250	17	1	35,2	41,4	5	44	164	48	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	10,2	67
1900	200	188	12	0	35,3	40,7	3	28	134	32	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	10,9	62,9
2000	123	116	7	0	36	41,8	2	15	78	26	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	14,1	60,8
2100	100	93	6	0	36,3	42,5	1	12	62	21	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	13,8	68,9
2200	73	69	4	0	36,1	41,4	1	9	45	15	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12,5	68
2300	57	54	3	0	36	41	1	7	38	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	14,3	65,1
00-07	147	130	16	1	36,9	43,6	1	19	83	37	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	12,5	65,8
07-19	3250	2967	273	11	34,7	40,7	105	544	1997	559	41	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	10,2	70,7
19-00	553	520	32	1	35,8	41,4	8	71	357	104	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	10,9	68,9
00-00	3950	3617	321	13	34,9	41	114	634	2436	700	59	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65	10,2	70,7

