



NOTITIE

Project : Bouwplan 2 woningen Europalaan Nieuwerkerk aan den IJssel
Onderdeel : Verkeerskundig onderzoek ontsluiting Europalaan
Van : Prana Consult, Zeist (ing. Lammert J.J. Prikken)
Datum : 20 februari 2019

1. Inleiding en probleemstelling

Het beoogde bouwplan omvat de herindeling van het bestaande perceel-eigendom, van de fam. Van Weelde, dat wordt ontsloten via een in- en uitrit aan de Vrijheidslaan 36, naar een opsplitsing in drie afzonderlijke perceeldelen.

Het eerste deel omvat de afsplitsing van het bestaande woonhuis met achterliggende grond en de bestaande in- en uitrit aan de Vrijheidslaan.

De overige twee naast elkaar gelegen delen omvatten percelen waarop de nieuwbouw van 2 woningen wordt beoogd. Voor deze (2-onder-1) kap-woningen wordt ernaar gestreefd de ontsluiting te doen plaatsvinden rechtstreeks naar en vanuit de Europalaan.

De Gemeente ondersteunt de nieuwbouw van de beide woningen. Er zijn vanuit de ambtelijke begeleiding van het bouwplan enige, maar gelet op de precedentwerking van de situatie bij bestaande in- en uitritten aan de Europalaan (n in het verlengde de Batavierlaan) niet onoverkomelijke, bedenkingen geuit bij de rechtstreekse ontsluiting van de nieuwe woningen via de Europalaan.

De Europalaan is een gebiedsontsluiting met een verkeersdoorstroombaan, waarop om die reden in beginsel het aantal in- en uitritten moet worden geminimaliseerd.

Door de Gemeente zijn aan het planinitiatief een aantal eisen gesteld:

- Aan de Europalaan mag voor beide woningen slechts 1 gecombineerde in- en uitrit worden gerealiseerd,
- Terugsteken naar de Europalaan vanuit de inrit resp. terugsteken vanuit de Europalaan naar de inrit om uit te rijden is niet toegestaan,
- De uitweg naar de Europalaan moet bij voorkeur ruimtelijk worden gesplitst, zodat als eerste het langzaam verkeer wordt gekruist en daarna nog een opstelkans bestaat alvorens de weg op te rijden,
- De uitrit dient haaks op de Europalaan aan te sluiten en te worden voorzien van uitritblokken, zodat het uitritkarakter voor weggebruikers op de Europalaan wordt benadrukt.

De probleemstelling, zoals in deze notitie uitgewerkt, is om op verkeersveilige wijze en zonder ongewenste hinder voor het verkeer op de Europalaan een toegesneden en vlotte ontsluiting voor de 2 nieuwbouwwoningen naar en vanuit de hoofdrijbaan te realiseren.

Door de initiatiefnemers van het bouwplan is aan PRANA Consult, als gekend onafhankelijk en deskundig (inter-) nationaal adviesbureau voor mobiliteit, verkeer en parkeren (zie www.pranaconsult.com) de verkeerskundige onderbouwing voor de meest wenselijke ontsluitingswijze aan te geven.

2. Bestaande situatie

Onderstaand is de bestaande situatie van het perceel Vrijheidslaan 36 weergegeven:



De bestaande Vrijheidslaan omvat een 30 km/uur erftoegangsweg voor gemengd verkeer met aan de oost- en westzijde van de rijbaan separate stroken voor langsparkeren, een voetpad. De in- en uitritten van woningen zijn door plaatselijke onderbreking van de doorgaande parkeerstrook c.q. voetpadverbreding met trottoir-afruitconstructie rechtstreeks op de hoofdrijbaan van de Vrijheidslaan aangesloten.

De verkeersbelasting van de Vrijheidslaan is beperkt, wel is er een manifeste fietsdruk op de schoolfiets-route tussen de parallelweg langs de Hoofdweg via een oversteek over de Europalaan naar de Vrijheidslaan.

De wegverharding bestaat uit betonklinkers. Het zicht op passerende fietsers en voetgangers is vanuit de in- en uitritten van de woningen met name aan de oostzijde van de rijbaan vanwege de in sommige gevallen hoge en dichte beplanting in de tuinen in combinatie met geparkeerde auto's niet optimaal.

De Vrijheidslaan is met een 30km/uur verkeersplateau in afwijkende kleurstelling aangesloten op de Europalaan.

De Europalaan omvat een 50 km/uur gebiedsontsluitingsweg met de nadruk op verkeersdoorstroming.

Op de Europalaan is een bus-route aanwezig met zowel aanliggende als vrijliggende bushalteplaatsen, maar er is ook een reguliere huisvuilophaaldienst, die op ophaaldagen moet stilstaan op de rijbaan.

De rijbaan kent vrijliggende fietspaden/fietsstroken, vrijliggende voetpaden en langspaarkeerhavens resp. bushaltevoorzieningen en een informatiepunt.

De wegverharding is in donkergrijs asfalt, en de fietspaden/fietsstroken zijn in rode tegels.

Het aantal rechtstreekse in- en uitritten is met het oog op de stroomfunctie van de weg beperkt. Aanliggende percelen worden deels op gebundelde wijze ontsloten via een parallel gelegen korte wegvoorziening annex voetpad waarop auto's te gast zijn.

Op enkele punten worden de in- en uitritten naar aanliggende percelen rechtstreeks op de Europalaan (en in het verlengde daarvan op de Batavierlaan) aangesloten.

Dit begint bij huisnummer 50 aan de oostzijde en vanaf nummer 63 aan de westzijde. Ook aan de Batavierlaan wordt in het verlengde van de Europalaan aan weerszijden van de rijbaan geparkeerd (in totaal zijn er 67 aanliggende parkeerplaatsen, waarvan 25 aan de Europalaan).

De doorstroombaan van de Europalaan wordt ook beïnvloed door de aanwezige bus-route. Aan de zijde van de nieuw te bouwen woningen is een bushalte, waarbij de bus op de rijbaan halteert. Volgens de aangegeven dienstregeling geschiedt dit halteren op de rijbaan 31 keer per etmaal.

Onderstaand zijn enkele voorbeelden van het parkeren langs de rijbaan van de Batavierlaan als verlengde van de Europalaan aangegeven:



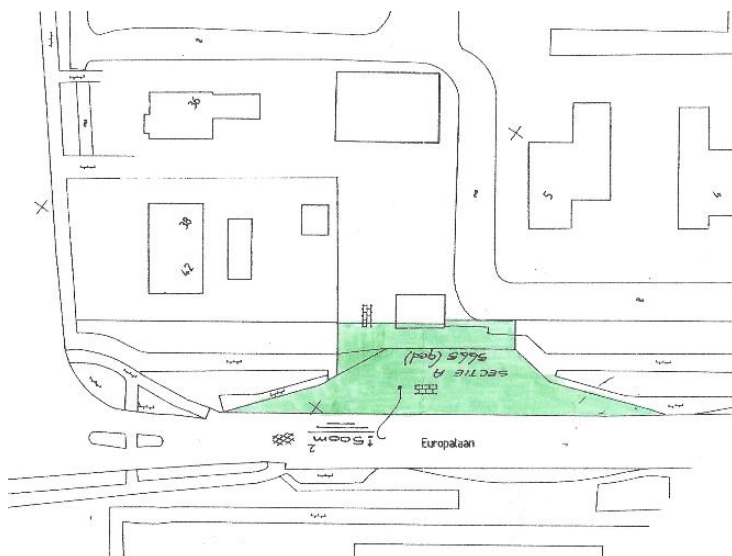
Oorspronkelijke situatie

Op de locatie van de beoogde nieuwbouwwoningen was voorheen een tankstation gevestigd. In het bestemmingsplan Dorrestein 2006 staat de beoogde in- en uitrit ook expliciet als zodanig aangeduid. Het aantal verkeersbewegingen van en naar het tankstation bedroeg destijds ca. 1.000-1.200 mvt/dag (500-600 mvt/dag "in" en 500-600 mvt/dag "uit").

Het tankstation was vanuit de Europalaan zowel vanuit oostelijke rechts afslaand als westelijke rijrichting links afslaand op de Europalaan bereikbaar.

Bestemmingsverkeer naar het tankstation moest ook het fietspad kruisen, dat niet achter het tankstation was omgelegd.

Er zijn vanuit de oorspronkelijke situatie geen significant verhoogde verkeersonveiligheidsgegevens van deze situatie bekend, terwijl de ruimtelijke impact van de in- en uitritsituatie op het verkeer (met name het langzame verkeer van voetgangers en fietsers) groter was dan de thans beoogde compacte in- en uitrit voor de beide woningen tezamen (zie onderstaande situatietekening voor de ruimtelijke situatie van de oorspronkelijke in- en uitrit van het tankstation).



Inmiddels is het tankstation verplaatst naar de Europalaan ten westen van de rotonde-aansluiting met de Hoofdweg.

De route Europalaan West/Hoofdweg kent een hogere verkeersdruk dan de Europalaan ten oosten van de betrokken rotonde-aansluiting, zijnde het wegvak ter ontsluiting van de beoogde nieuwbouwwoningen.

Onderstaand is de situatie van de Europalaan ter plaatse van de beoogde ontsluiting van de nieuwbouwwoningen weergegeven.

De linkse afbeelding geeft de situatie weer ter plaatse van de noordelijke rijbaan zijde met brede groenstroken met mogelijkheid tot een veilige opstelplaats voor uitrijdend verkeer.

De rechtse afbeelding geeft de situatie weer ter plaatse van de zuidelijke rijbaanzijde met de vrijliggende parkeerhaven bij het informatiepunt schuin tegenover het beoogde aansluitpunt van de oprit naar de beoogde nieuwbouwwoningen.

De parkeerhaven biedt tevens opstelmogelijkheid voor bezorgend verkeer voor de nieuwbouwwoningen.



3. Conclusies n.a.v. bestaande situatie

De conclusies vanuit de bestaande en in de toekomst te verwachten verkeerssituatie voor weg en verkeer op de Europalaan voor de ontsluiting van de beide nieuwbouwwoningen zijn evident.

1. Er is verkeerskundig gezien, mede gelet op de verkeerssituatie uit het verleden, maar ook vanuit de bestaande vormgeving van de weg, geen verkeerskundige belemmering door onveilige en te korte verkeershiaten in de verkeerstromen op de Europalaan, waardoor de rechtstreekse aansluiting van een gecombineerde in- en uitrit voor de beide nieuwe woningen moet worden afgewezen.

2. De gecombineerde in- en uitritsituatie veroorzaakt met een toegesneden vormgeving en gegeven de beschikbare inpassingsruimte, geen risico-verhogende of gevaar zettende situatie voor het verkeer op de Europalaan, noch voor de fietsers op het fietspad en de voetgangers op het voetpad (N.B. het voetpad aan de bouwplanzijde van de Europalaan wordt minder intensief gebruikt dan de looproute aan de overzijde).

3. De beoogde in- en uitrit kan juist bijdragen aan een verhoogd attentieniveau op de Europalaan door de situering ervan direct stroomopwaarts van de aansluiting van de Vrijheidslaan, de direct stroomafwaarts daarvan aanwezige oversteek van fietsverkeer en de aansluitende rotonde Hoofdweg/Europalaan (zie onderstaande situatiefoto).



4. Oplossingsrichtingen

Zoals eerder vermeld ondersteunt, de Gemeente de woningbouwontwikkeling zij het dat vanuit de gewenste ononderbroken stroomfunctie van de Europalaan door de Gemeente ook is gesuggereerd de ontsluiting (via een erfdienstbaarheid, nl. het recht van overpad) te realiseren over het perceeldeel, dat wordt ontsloten via de Vrijheidslaan.

Door de Gemeente is na analyse van het voorontwerpbestemmingsplan, overleg met de wegbeheerder en de beheerder openbare ruimte geconstateerd, dat een oplossing om de interne ontsluiting van de woningen aan beide zijden te doen plaatsvinden op Gemeentegrond mogelijk een relatief hoog ruimtegebruik zou kunnen vergen.

Gesuggereerd is om beide in- en uitritten te combineren en zo mogelijk het bouwvlak van de woningen naar achteren te verplaatsen, zodat direct voor de woningen op eigen terrein geparkeerd kan worden. Keren op eigen terrein is daarbij mogelijk om te borgen dat niet achteruit terug-gestoken behoeft te worden op de rijbaan van de Europalaan.

Verkeerskundig terecht wenst de Gemeente te allen tijde het terugsteken van verkeer naar de Europalaan te voorkomen. Het terug-steekverbod geldt overigens ook voor bezorgdiensten, bijvoorbeeld van via internet bestelde goederen.

Bij de gemeentelijke suggestie kunnen vanuit het belang van de woningbouw-ontwikkeling en de gewenste optimale verkeersveilige ontsluiting een aantal verkeerskundige en voor het gebruik van de woningen enige praktische kanttekeningen worden geplaatst:

1. Tegenover de te bouwen 2-onder1-kapwoningen is een langsparkeerplaats voor kort-parkeren gesitueerd als onderdeel van het informatiepunt met stadsplattegrond. Kort-parkerende bezorgers kunnen hun voertuig aldaar kort parkeren voor het verrichten van een bezorgdienst .
2. Vanuit visuele waarneming is geconstateerd, dat de regelmatig aanwezige bezorgdienst van de naast het informatiepunt gelegen inrit naar de tennisbaan ter plaatse op het eigen terrein niet kan keren en derhalve altijd op rijbaan van de Europalaan moet terugsteken, dan wel andersom eerst achteruit de inrit insteekt om weer vooruitrijdend het terrein te kunnen verlaten. Het terugsteken op de Europalaan levert in de praktijk nauwelijks verhoogde verkeersveiligheidsrisico's op gelet op het heersende verkeersbeeld van de Europalaan gedurende de bezorguren. Aan de (terechte) gemeentelijke eis tot voorkoming van terugsteken op de Europalaan wordt derhalve niet alom voldaan.

3. Lang-parkeren ten behoeve van de woningen kan, indien niet voldoende mogelijk op het eigen terrein van de nieuwbouwwoningen, plaats vinden op de nabije parkeerplaatsen aan de Vrijheidslaan, die veelal voldoende vrij beschikbaar zijn.
4. De gemeentelijke suggestie om de ontsluiting van de nieuwbouwwoningen via de Vrijheidslaan te realiseren komt de verkeersveiligheid ter plaatse niet ten goede: aanwezige beplantingen in tuinen, en geparkeerde auto's in de parkeervakken belemmeren het uitzicht op (met name de schoolgaande) fietsers en voetgangers. Bovendien vinden op de Vrijheidslaan extra verkeersbewegingen plaats door in- en uitrijdend verkeer, die de veiligheid van het fietsverkeer mogelijk vanwege de menging met extra autoverkeer op de rijbaan niet ten goede komen.
5. De brede tussenberm met lage beplanting tussen voetpad en fietspad van ca. 6 m aan de Europalaan maakt dat "zien en gezien worden" voor in- en uitrijdend verkeer naar en van de nieuwbouwwoningen juist de meest veilige verkeerssituatie oplevert. Dit in tegenstelling tot vele andere bestaande in- en uitritsituaties aan de Europalaan/Batavierlaan waarvoor dit niet van toepassing is.
6. Het terugplaatsen van het bouwvlak van de woningen in het verlengde van de naastliggende voorgevel van de woningen aan de oostzijde van het bouwplan resulteert in een niet praktische achtertuin van ca. 2,50 m diepte, hetgeen bovendien niet gunstig is voor de gewenste bezonning, beleving en privacy van de achtertuin.
Daarenboven wordt ook de commerciële waarde van de woningen sterk nadelig beïnvloed als gecombineerd geparkeerd en gerecreëerd wordt in de voortuin. Het gesuggereerde recht van overpad ter ontsluiting via de Vrijheidslaan wordt als mogelijk bronpunt van toekomstig woondiscomfort en burenergernis sterk ontraden.
Daarnaast worden ook de vrije gebruiksmogelijkheden op het perceel aan de Vrijheidslaan 36 (o.m. voor parkeren, stallen van voertuigen) door de overpad-gebruikers gehinderd.
7. Het uitbuigen van de fietsstrook om uitrijdend verkeer gelegenheid te geven in twee etappes voorrang te verlenen wordt afgeraden, vanwege de beperkte ruimte voor een toegesneden vormgeving van de gecombineerde in- en uitrit met het voetpad en het fietspad, het alsdan beperkte zicht vanuit de te afzonderlijke in- en uitritten van de woningen en de alsdan ontstane verminderde duidelijkheid van de situatie voor het verkeer op de Europalaan (de fietspaduitbuiging in combinatie met de in- en uitritsituatie suggereert mogelijk op misleidende wijze een verlegging van de aansluiting van de Vrijheidslaan). Dit komt een verkeersveilige inrichting van de ontsluiting van de nieuwbouwwoningen niet ten goede.

5. Voorkeursoplossing

Onderstaand is de meest gewenste oplossing voor de ontsluiting van de nieuwbouwwoningen aan de Europalaan weergegeven.

Aan de gemeentelijke randvoorwaarde van vooruit inrijden en vooruit uitrijden kan daarbij maximaal worden voldaan.

Op het eigen terrein van de woningen kan worden geparkeerd door tenminste 1 personenauto per woning. Overige parkeerwensen kunnen worden geaccommodeerd aan de Vrijheidslaan.

Verkeer naar en van de woningen kan terugsteken op de gemeenschappelijke oprit naar de beide woningen. Deze oprit voorziet in een beperkte ingreep in de aanwezige grasstrook en het gemeentelijk groen van de aanwezige bermstrook tussen fietspad en voetpad.

De gecombineerde in- en uitrit verkrijgt een breedte van 3,00 m en is aan weerszijden voorzien van een strook grasbetonblokken elk ter breedte van 0,30 m om beschadiging van aanwezig groen in de bermstrook tegen te

gaan en tegelijkertijd om de groene uitstraling van de inrit te versterken, alsook om incidenteel inrijden door grotere voertuigen goed mogelijk te maken (bijv. verhuishagens, brandweer, onderhoudsverkeer).

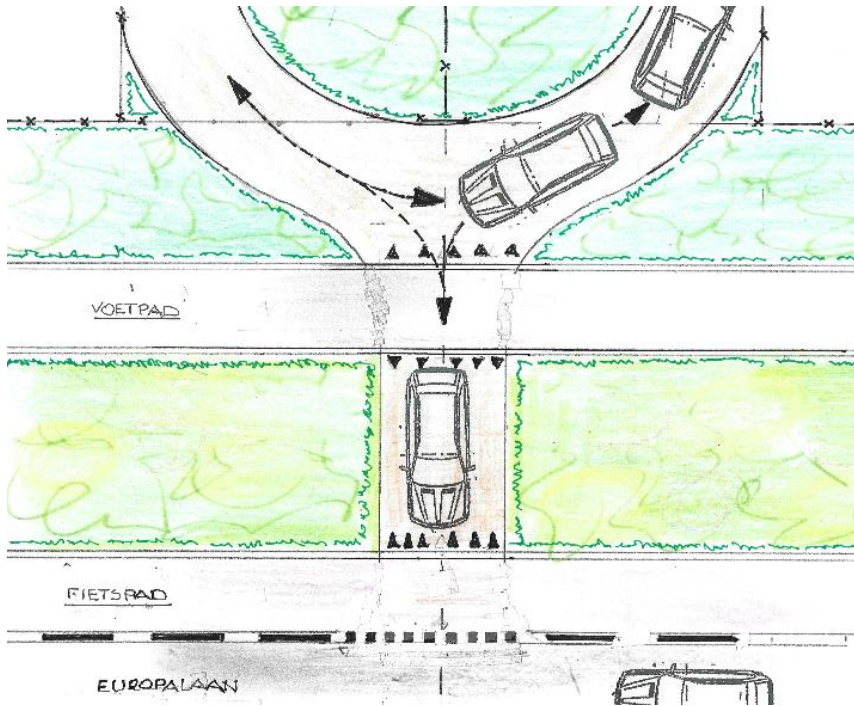


Teneinde mogelijke conflictsituaties met fiets- en voetgangersverkeer te vermijden is het fietspad, noch het voetpad uitgebogen tot achter het samenvoegingspunt van de beide afzonderlijke opritten naar de woningen. Daardoor kan het uitrijdend verkeer zich beter oriënteren op de aanwezigheid van fietsers en voetgangers waaraan voorrang moet worden verleend en wordt een beter uitzicht verkregen op eventueel verkeer op de Europalaan.

6. Conclusies n.a.v. nieuwe situatie

Op grond van de vorenstaande analyse en verkeerskundige onderbouwing kunnen vanuit verkeerskundig en ruimtelijk perspectief voor de ontsluiting van de nieuwbouwwoningen de volgende conclusies worden getrokken:

1. De ontsluiting van de beide nieuwbouwwoningen kan het meest optimaal worden georganiseerd als een gecombineerde in- en uitrit voor beide woningen via de Europalaan wordt georganiseerd volgens de onderstaande prinschesets:



De bovenstaand aangegeven vormgeving is mogelijk als het bouwvlak van de woningen wordt gepositioneerd in het verlengde van de zuidgevel van het pand aan de Vrijheidslaan, dat als hoekpand van de Vrijheidslaan en de Europalaan is gelegen.

2. Op eigen terrein kan per woning worden voorzien in tenminste 1 parkeerplaats, overige parkeerbehoefte kan worden geacommodeerd op de bestaande parkeerplaatsen aan de Vrijheidslaan.
3. De gecombineerde oprit kan voorzien in vooruit insteken en vooruit uitrijden van verkeer, waardoor een verkeersveilige afrit en toerit vanuit en naar de Europalaan geborgd is.
4. Door de vormgeving van de gecombineerde in- en uitrit te accentueren met in- en uitritblokken wordt voor alle weggebruikers op de Europalaan de oprit en voorrangssituatie voor in- en uitrijdend verkeer eenduidig en duidelijk herkenbaar.