

Verkeersonderzoek IJssellaan – Ouderkerk aan den IJssel

Aan: Ad Schouls (Schouls Project- en Risicomanagement b.v.)
Van: Steven van der Have (DTV Consultants)
CC:
Datum: 18 maart 2022

1 INLEIDING

Aan de IJssellaan in Ouderkerk aan den IJssel is een projectontwikkelaar voornemens om 31 woningen ontwikkelen (zie figuur 1). Ter waarborging van voldoende parkeervoorzieningen zal er op het terrein ruimte worden gemaakt voor 60 fysieke parkeerplaatsen plus 6 garages. In de huidige situatie bevinden zich 38 woningen aan deze straat en wordt er op privé terrein en langs de zijkant van de weg geparkeerd.



Figuur 1: Plangebied IJssellaan

De gemeente is voornemens de weg te reconstrueren maar de bestaande wegprofielering van de IJssellaan blijft met de komst van de woningen hetzelfde. Naar aanleiding van inspraakreacties van buurtbewoners zijn er vragen over de toekomstige verkeerssituatie – met name met betrekking tot de toename van verkeer en de daaraan gekoppelde verkeersveiligheid.

Aan DTV Consultants is gevraagd om een verkeerskundig onderzoek uit te voeren waarmee inzichtelijk gemaakt wordt in hoeverre de toekomstige verkeerssituatie acceptabel is, en eventueel welke maatregelen genomen kunnen worden om een veilige verkeerssituatie te waarborgen. Deze memo zal eerst naar de huidige verkeerssituatie kijken alvorens de toekomstige verkeerssituatie wordt onderzocht. Tot slot wordt beoordeeld of de toekomstige verkeerssituatie acceptabel is en, indien nodig, welke maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid te waarborgen.

2 HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

De IJssellaan is een erftoegangsweg in de bebouwde kom. In de feitelijke situatie is de rijbaan 6,5 meter breed en er geldt een maximale snelheid van 30 km/u.

De IJssellaan sluit aan beide kanten aan op de IJsseldijk Noord. De kruising met de IJsseldijk Noord bevindt zich aan beide kanten direct achter een helling. Over de lengte van de straat bevinden zich aan beide kanten in totaal 38 woningen waarvan enkele woningen over parkeerruimte op eigen terrein beschikken.

In de IJssellaan is geen voetpad aanwezig (zie figuur 2); hierdoor moeten voetgangers zich mengen met het fiets- en gemotoriseerd verkeer. Doordat in de huidige situatie weinig verkeer gebruik maakt van de IJssellaan is dit echter geen probleem voor de verkeersveiligheid.



Figuur 2: Zicht op het noorden

Aan de oostelijke zijde van de IJssellaan bevindt zich ter hoogte van huisnummer 3 het plangebied (zie figuur 3). Momenteel bevindt zich in het plangebied een loods.



Figuur 3: IJssellaan ter hoogte van het plangebied

Tijdens de locatieschouw bevonden er zich geparkeerde auto's aan beide kanten van de rijbaan (zie figuur 4). In de noordelijke helft van de IJssellaan wordt aan de westkant geparkeerd en in de zuidelijke helft wordt aan de oostkant geparkeerd. Er was daarbij voldoende ruimte voor personenauto's om te passeren omdat de auto's niet recht tegenover elkaar geparkeerd stonden.



Figuur 4: Zicht op het noorden

3 TOEKOMSTIGE VERKEERSSITUATIE

3.1 Verkeersgeneratie

De feitelijke breedte van de IJssellaan wordt behouden in de nieuwe situatie. Alle parkeerplaatsen voor de te realiseren woningen zullen te bereiken zijn via de IJssellaan.

De stedelijkheidsgraad heeft een effect op de verkeersgeneratie. De gemeente Krimpenerwaard is in de classificering van het CROW aangemerkt als een "weinig stedelijke" gemeente. De verkeersgeneratie in een weinig stedelijke gemeente voor de te realiseren woningen wordt weergegeven in tabel 1. De verkeersgeneratie is gebaseerd op de meest actuele cijfers voor het aantal en type te realiseren woningen.

Tabel 1: Toekomstige verkeersgeneratie plangebied IJssellaan

	Gem. generatie	Aantal	Totaal
Koop, tussen/hoek	7,4	27	199,8
Koop, 2-onder-1-kap	7,8	2	15,6
Koop, vrijstaand	8,2	2	16,4
Totaal	-	31	231,8

De verwachting is dat de te realiseren woningen gemiddeld 231,8 verkeersbewegingen per etmaal door de IJssellaan per dag zullen genereren.

Voor de toekomstige verkeersgeneratie aan de IJssellaan is het van belang rekening te houden met de voorgaande verkeersgeneratie behorende tot de loods waar het verhuurbedrijf gevestigd was. In de voorgaande situatie genereerde de loods gemiddeld 20,6 voertuigbewegingen per dag waarvan gemiddeld 22% van de voertuigbewegingen vrachtwagens betrof.

Voor de berekening van de verkeersgeneratie in het geval dat de loods weer in gebruik zal worden genomen is de oppervlakte van de loods – 1530m² – meegenomen. Daarnaast geldt er op het terrein nog steeds een woonbestemming voor 2 vrijstaande woningen die zich in het verleden op het terrein bevonden. Tabel 2 geeft hiervan de verkeersgeneratie weer.

Tabel 2: Verkeersgeneratie loods IJssellaan

	Gem. generatie	Aantal	Totaal
Loods	4,3 (per 100m ²)	1530m ²	65,8
Koop, vrijstaand	8,2	2	16,4
Totaal	-	-	82,2

De totale gemiddelde verkeersgeneratie mocht de loods weer in gebruik worden genomen is 82,2 voertuigbewegingen per etmaal.

De toekomstige verkeersgeneratie aan de IJssellaan kent dus een gemiddelde netto toename van 231,8 (verkeersgeneratie nieuwe woningen) – 82,2 (verkeersgeneratie bij in gebruik nemen loods) = 149,6 voertuigbewegingen per etmaal.

Aan de IJssellaan bevinden zich in de huidige situatie 38 woningen. De verkeersgeneratie van de huidige woningen is weergegeven in tabel 3.

Tabel 3: Verkeersgeneratie huidige woningen IJssellaan

	Gem. generatie	Aantal	Totaal
Koop, tussen/hoek	7,4	3	22,2
Koop, 2-onder-1-kap	7,8	18	140,4
Koop, vrijstaand	8,2	10	82
Sociale huur, huis	5,6	7	39,2
Totaal	-	38	283,8

De totale gemiddelde verkeersgeneratie voor de IJssellaan in de toekomstige situatie komt neer op 283,8 + 149,6 = 433,4 voertuigbewegingen per etmaal, wat neerkomt op circa 450 mvt/etm. De verwachting is dat de helft van deze voertuigbewegingen hun weg op de IJssellaan richting het zuiden zullen vervolgen en dat de andere helft richting het noorden zal rijden.

Omdat in de nieuw te realiseren situatie de loods komt te vervallen zal het daaraan gekoppelde vrachtverkeer ook verdwijnen. De verkeersbeweging van een vrachtwagen veroorzaakt doorgaans meer trillingen en geluidsoverlast dan dat van een personenauto. De verwachting is daarom dat het nieuwe type verkeer in de toekomstige situatie als minder belastend zal worden ervaren dan wanneer de loods weer in gebruik zou worden genomen.

3.2 Verkeersveiligheid

Zoals in de bovenstaande berekeningen weergegeven zal het aantal dagelijkse voertuigbewegingen op de IJssellaan toenemen. De totale gemiddelde verkeersgeneratie zal in de toekomstige situatie echter ruim binnen de richtlijnen van het Duurzaam Veilig beleid voor de maximum voorgeschreven intensiteit voor erftoegangswegen van 6000 mvt/etm blijven. Doordat er op het plangebied meer fysieke parkeerplaatsen worden gerealiseerd – 60 plus 6 garages – dan de toekomstig gegenereerde parkeervraag – 57 voertuigen – hoeft het nieuwe verkeer niet langs de IJssellaan te parkeren. Daarnaast kunnen enkele van de huidige bewoners van de IJssellaan hun

voertuig in de toekomstige situatie parkeren op de overgebleven parkeerplaatsen waardoor er meer ruimte ontstaat op de IJssellaan. In combinatie met de breedte van de IJssellaan en de maximale snelheid van 30 km/u is de verwachting daarom dat het extra verkeer dat gegenereerd wordt door de te realiseren woningen niet zal leiden tot verkeersonveilige situaties.

Om de verkeersveiligheid te waarborgen is het van belang dat de toegang tot de inrit naar het plangebied overzichtelijk is. Omdat er op het plangebied ruimte beschikbaar is gesteld voor een passeerstrook langs de IJssellaan is de verwachting dat de inrit op een veilige manier te bereiken en verlaten zal zijn. Daarnaast is de gemeente voornemens om de weg te reconstrueren. Wegens de helling aan beide uiteinden van de IJssellaan is het daarbij van belang dat de kruising van de weg met de IJsseldijk Noord overzichtelijk is voor in- en uitrijdend verkeer.

4 CONCLUSIE

De totale gemiddelde verkeersgeneratie blijft ruim binnen de richtlijnen van het landelijke Duurzaam Veilig beleid. Doordat de loods en het daaraan gekoppelde vrachtverkeer in de nieuwe situatie komt te vervallen is de verwachting dat het nieuwe type verkeer als minder belastend zal worden ervaren dan in de voorgaande situatie. In combinatie met de aanleg van een passeerstrook op het plangebied om de inrit op een veilige manier te bereiken en de maximaal toegestane snelheid van 30 km/u is de verwachting daarom dat er geen aanpassingen aan het wegontwerp van de IJssellaan nodig zijn om het extra verkeer te faciliteren en de verkeersveiligheid te waarborgen.