

Memo

Aan : Judith Fledderus, Stebru

C.c. : -

Van : Johan Eggink, Mobycon

Betreft : Beoordeling veiligheid en verkeersafwikkeling huidige inrichtingsplan De Twee
Gebroeders Nieuwerkerk aan den IJssel

Datum : 5 december 2019

Kenmerk : 6625-O-E-M04

Aanleiding en doel

Op de oude locatie van de Rabobank in Nieuwerkerk aan den IJssel (J.A. Beyerinkstraat 31) wordt een nieuw gebouw ontwikkeld. Dit is een gebouw met een zorgplint (16 behandelkamers) en woningen (42 appartementen). We hebben voor u aangetoond in hoeverre het extra te genereren verkeer dankzij het bouwplan in te passen is in de toekomstige verkeerssituatie. Aan de hand daarvan heeft u gevraagd ook inzichtelijk te maken welke gevolgen het extra verkeer heeft op de veiligheid en afwikkeling voor fietsers.

Uw vraag

Tijdens het uitvoeren van de beoordeling hebben we de volgende aspecten onderzocht:

- Het aantal fietsbewegingen per etmaal en de categorie van het fietsnetwerk.
- De veiligheid en verkeersafwikkeling van de fietsers voor het huidige inrichtingsplan.

In de wijk is nog een ontwikkeling gepland, op locatie Tweemaster. Voor deze ontwikkeling is nog geen ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd en er is nog geen formeel besluit genomen over de definitieve planologische invulling van deze locatie, waardoor deze ontwikkeling ook tijdens dit onderzoek buiten beschouwing is gelaten.

Uitgevoerde onderzoek

Voor de aanvullende werkzaamheden hebben wij de volgende stappen doorlopen:

- stap 1: inventarisatie fietsbewegingen en categorie van het fietsnetwerk;
- stap 2: beoordelen veiligheid en verkeersafwikkeling fietsers van het huidige inrichtingsplan.



Stap 1: Inventarisatie fietsbewegingen en categorie van het fietsnetwerk

We hebben voor de verkeerskundige toetsing gebruik gemaakt van ontvangen etmaalintensiteiten (weekdagen) van de wegen rondom de ontwikkeling voor het jaar 2030. Deze hebben we voor dat onderzoek omgerekend naar het aantal op werkdagen. Deze cijfers bestaan uit de gegevens van het aantal personenauto's, motoren en fietsers gezamenlijk, maar niet uitgesplitst. Het is voor deze stap wel noodzakelijk om van deze intensiteiten het aandeel fietsers te weten. Dit is achterhaald met behulp van een tussentijdse telling die eind 2019 is uitgevoerd, waarbij achteraf voor vier verschillende wegvakken het aandeel fietsers is uitgesplitst. Het betreft de volgende percentages:

- J.A. Beyerinkstraat: 17,8%;
- Prins Alexanderlaan: 6,5%;
- Dorrestein: 7,3%;
- Burg. Vogelaarsingel: 14,1%.

Om een beoordeling te kunnen geven van het aandeel fietsers in 2030 na de realisatie van de ontwikkeling, hebben we deze percentages opgehoogd. Het KiM geeft jaarlijks het 'Mobiliteitsbeeld' uit, waarin ontwikkeling in het verkeer en vervoer worden beschreven. Zo staat in de versie van 2019 dat het aantal fietsbewegingen tussen 2010 en 2017 met 3,6% is gegroeid¹. Dit is gemiddelde 0,51% per jaar. We kunnen dus deze lijn doortrekken tot 2030. Echter, de verwachting is dat – vanwege onder andere de opkomst van de elektrische fiets – de groei de komende jaren sterker zal zijn dan de jaren hiervoor. We gaan uit van een berekening van 1,0% per jaar tot 2030. We verwachten in 2030 dus de volgende percentages fietsverkeer op de verschillende wegvakken ten opzichte van het totale aantal:

- J.A. Beyerinkstraat: 28,8%;
- Prins Alexanderlaan: 17,5%;
- Dorrestein: 18,3%;
- Burg. Vogelaarsingel: 25,1%.

Ook van het Burg. Van der Meulenpad zijn fietspercentages belangrijk om inzichtelijk te hebben. Echter, de tellingen in dit pad waren te laag om een uitsplitsing te maken. Er is daarom voor het Burg. Van der Meulenpad een gemiddelde van de vorige genoemde vier wegvakken berekend om te gebruiken. De uitkomst is 22,4%.

De volgende tabel laat zien wat de werkdag etmaalintensiteiten van 2030 zijn voor de fiets wanneer deze percentages gevolgd worden. De extra intensiteiten als gevolg van de ontwikkeling zijn hier nog niet in meegenomen. Dit volgt verderop.

¹ <https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/rapport/1.3.2>



Straatnaam	Richting	Werkdagemaal 2030 fiets
J.A. Beyerinkstraat	Totaal	967
Prins Alexanderlaan	Totaal	600
Dorrestein	Totaal	469
Burg. Vogelaarsingel	Totaal	286
Prins Alexanderpad	Totaal	28
Burg. Van der Meulenpad	Totaal	25

Tabel 1. Verwachte werkdagintensiteiten 2030 voor de fiets

Zoals in het eerdere onderzoek is aangetoond gaan 599 extra motorvoertuigen per etmaal² gebruik maken van het omliggende wegennet. Deze hebben we in het vorige onderzoek verdeeld over het wegennet en we hebben de toekomstige intensiteiten voor 2030 bepaald. Wanneer we ook nu de genoemde percentages berekenen van de totale intensiteiten, tonen we aan hoeveel fietsers in 2030 verwacht worden en rekening houdend met het extra gegenereerde verkeer.

Straatnaam	Richting	Werkdagemaal 2030 fiets na realisatie ontwikkeling
J.A. Beyerinkstraat	Totaal	1.022
Prins Alexanderlaan	Totaal	620
Dorrestein	Totaal	518
Burg. Vogelaarsingel	Totaal	327
Prins Alexanderpad	Totaal	28
Burg. Van der Meulenpad	Totaal	25

Tabel 2. Verwachte werkdagintensiteiten 2030 voor de fiets na realisatie ontwikkeling

Om in stap 2 een goede beoordeling te geven van de veiligheid en afwikkeling van het fietsverkeer, is het noodzakelijk om inzichtelijk te maken welk deel van de 2030-intensiteiten (na realisatie ontwikkeling) bestaat uit gemotoriseerd verkeer. Immers, het CROW hanteert bepaalde verhoudingen tussen het fietsverkeer en gemotoriseerde verkeer om de veiligheid en afwikkeling van de situatie inzichtelijk te maken.

Het deel van de 2030-intensiteiten (na realisatie ontwikkeling) wat bestaat uit gemotoriseerd verkeer, berekenen we door het totaal aantal fietsbewegingen van de vorige tabel af te trekken van de totale intensiteiten van 2030 (na realisatie ontwikkeling, zie tabel 3 van het memo van de verkeerskundige toetsing). Het resultaat is te zien in de volgende tabel. Met deze cijfers wordt in stap 2 gerekend om een goede beoordeling te geven.

² Zoals in het eerdere onderzoek aangegeven, is het voor een grotere foutmarge mogelijk om ook voor de verkeersgeneratie een autonome groei van 1,5% per jaar te hanteren, zodat rekening wordt gehouden met het aandeel verkeer dat de ontwikkeling in 2030 aantrekt.



Straatnaam	Richting	Werkdagetmaal 2030 gemotoriseerd verkeer na realisatie ontwikkeling
J.A. Beyerinkstraat	Totaal	1.919
Prins Alexanderlaan	Totaal	1.847
Dorrestein	Totaal	1.908
Burg. Vogelaarsingel	Totaal	832
Prins Alexanderpad	Totaal	83
Burg. Van der Meulenpad	Totaal	86

Tabel 3. Verwachte werkdagintensiteiten 2030 voor het gemotoriseerde verkeer na realisatie ontwikkeling

Stap 2: Beoordelen veiligheid en verkeersafwikkeling fietsers van het huidige inrichtingsplan

We hebben inzichtelijk gemaakt wat het verwachte aantal fietsers en gemotoriseerd verkeer in 2030 zal zijn na de realisatie van de ontwikkeling. Om de veiligheid en afwikkeling van het fietsverkeer te beoordelen, hebben we de informatie van de volgende tabel gebruikt. Te zien is voor de wegcategorieën 'erftoegangsweg' en 'gebiedsontsluitingsweg' wat bij een bepaalde intensiteit van gemotoriseerd verkeer en wat bij een bepaalde intensiteit van fietsverkeer (rekening houdend met de fietsnetwerkcategorie van elke weg) de geadviseerde weginrichting is. We kunnen daarmee stellen dat als deze geadviseerde weginrichting niet overeenkomt met de daadwerkelijke inrichting, de toekomstige situatie onveilig is en ongunstig voor de afwikkeling.

Weg-categorie			Fietsnetwerkcategorie			
Weg-categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)		Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Basisstructuur (l fiets <750/etm)	Hoofd fietsnetwerk (l fiets 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (l fiets > 2.000/etm)
Erf-toegangsweg	stapvoets of 30		< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
			2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
			> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	niet relevant	fietspad		
		2x2 rijstroken				
	70					
				fiets-/bromfietspad		

Tabel 4. Keuzeschema fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom

We geven hierna voor elk van de zes wegvakken aan onder welke fietsnetwerkcategorie deze vermoedelijk valt en beoordelen de situatie. Andere wegvakken binnen het gebied zijn niet te beoordelen, aangezien hier geen intensiteiten van bekend zijn. Op alle zes wegvakken is momenteel sprake van gemengd verkeer.

- J.A. Beyerinkstraat: dit is een doorgaande noord-zuid-weg door de wijk Dorrestein en ligt op de route naar de IKC Protestants-Christelijke Basisschool Rehoboth. We veronderstellen daarmee dat deze weg onder het hoofd fietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 1.022 per etmaal en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 1.919 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer of fietsstraat'. Dat houdt in dat het huidige gemengde verkeer voldoet, maar een fietsstraat een betere oplossing is. Echter, er loopt een busroute via onder andere de J.A. Beyerinkstraat, waardoor het realiseren van een fietsstraat ongewenst is.



- Prins Alexanderlaan: dit is een doorgaande oost-west-weg door de wijk Dorrestein en ligt op de route naar de Montessorischool. We veronderstellen daarmee dat deze weg onder het hoofdfietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 620 per etmaal en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 1.847 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer of fietsstraat'. Dat houdt in dat het huidige gemengde verkeer voldoet, maar een fietsstraat een betere oplossing is.
- Dorrestein: deze weg loopt langs het parkeerterrein van het wijkwinkelcentrum, dus is het vermoeden dat deze weg niet onder het hoofdfietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 518 per etmaal en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 1.908 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer'. De weg voldoet dus prima.
- Burg. Vogelaarsingel: deze weg loopt via de Dorrestein langs het parkeerterrein van het wijkwinkelcentrum, dus is het vermoeden dat deze weg niet onder het hoofdfietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 327 per etmaal en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 832 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer'. De weg voldoet dus prima.
- Prins Alexanderpad: deze weg is onderdeel van de fietsroute Kamerlingh Onnesstraat – Prins Alexanderpad – Burg. Van der Meulenpad – Kleine Vinkestraat die langs het Thorbecke gaat. We veronderstellen daarmee dat deze weg onder het hoofdfietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 28 per etmaal (waarmee de weg alsnog onder de categorie 'basisstructuur' valt) en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 83 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer'. De weg voldoet dus prima.
- Burg. Van der Meulenpad: deze weg is onderdeel van de fietsroute Kamerlingh Onnesstraat – Prins Alexanderpad – Burg. Van der Meulenpad – Kleine Vinkestraat die langs het Thorbecke gaat. We veronderstellen daarmee dat deze weg onder het hoofdfietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 25 per etmaal (waarmee de weg alsnog onder de categorie 'basisstructuur' valt) en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 86 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer'. De weg voldoet dus prima.

Op basis van de beoordeling van de wegvakken, constateren we dat bij twee van de zes wegvakken de situatie 'gemengd verkeer' dan wel voldoet volgens het CROW, maar waar het realiseren van een fietsstraat een betere oplossing zou zijn, uitgaand van de vastgestelde verdeling.

Conclusies

Voor het huidige inrichtingsplan komt de veiligheid en verkeersafwikkeling van de fietsers niet in het geding. Voor twee wegvakken is dan wel de waarde dusdanig dat een fietsstraat een beter alternatief zou zijn, maar vanwege de benodigde parkeervoorzieningen en vanwege de busroute via de J.A. Beyerinkstraat past gemengd verkeer beter binnen het straatbeeld. Daarnaast is gemengd verkeer ook een goed alternatief volgens de CROW-normen.