

MEMO

Aan : Bureau Verkuylen
 Van : Jos Hengeveld
 Dossier : BC8957-117-100
 Project : Aanvullende notitie verkeerssituatie - Eiland van Heesen
 Betreft : Memo

Datum : 12 september 2014
 Classificatie : Alleen voor intern gebruik

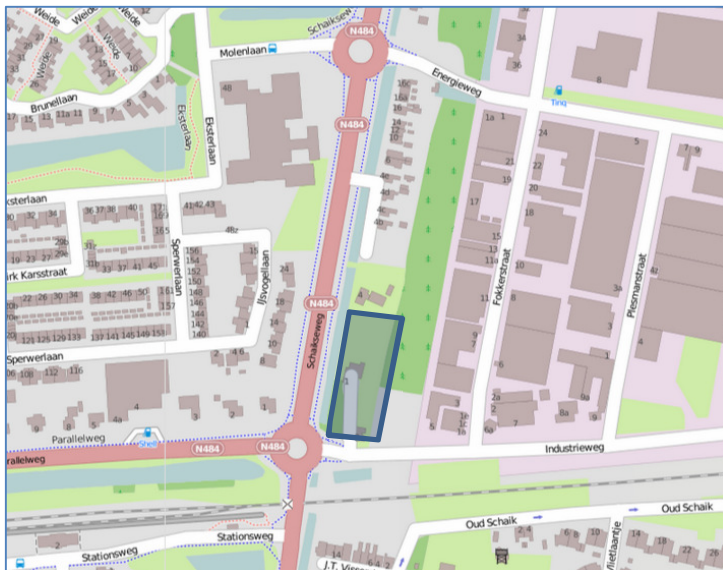
Inleiding

In opdracht van Staton Ontwikkeling BV is door Royal HaskoningDHV (RHDHV) een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de verkeerssituatie ten behoeve van de nieuwbouw van 18 appartementen aan de Schaikseweg te Leerdam.

In deze memo wordt een drietal verkeerskundige onderdelen behandeld:

- Verkeersgeneratie
- Verkeersafwikkeling
- Verkeersveiligheid

Tot slot volgen de algemene conclusies.



Locatie 18 appartementen, Eiland van Heesen, gemeente Leerdam

Verkeersgeneratie

Uitgangspunt is 18 appartementen, etage woningen (klasse midden). Deze genereren per appartement in 'weinig stedelijk gebied' en 'rest bebouwde kom' maximaal 6,4 motorvoertuigen per etmaal¹. De maximale verkeersgeneratie is hierdoor 115,2 motorvoertuigen per etmaal ($18 \times 6,4$). Er vervallen echter twee woningen in het onderzoeksgebied, deze woningen betreffen vrijstaande koopwoningen (rest bebouwde kom, weinig stedelijk) en genereren maximaal 8,6 motorvoertuigen per etmaal¹. Hierdoor neemt de verkeersgeneratie af met 17,2 motorvoertuigen per etmaal ($2 \times 8,6$).

¹ CROW publicatie 317 – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie p26

Per saldo leidt de ontwikkeling tot een toename van 98 motorvoertuigen per etmaal (115,2-17,2) en ongeveer 10 motorvoertuigen in een spitsuur (uitgaande van 10% van het etmaal in de spits).

Verkeersafwikkeling

Eerder onderzoek 2012

In 2012 is door RHDHV een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de doorstroming rondom de ontwikkelingslocatie. In 2012 was er eveneens sprake van een woningbouwontwikkeling, maar dan in combinatie met een winkelvoorziening. Deze voorziening leidde tot een hoger aantal motorvoertuigen per etmaal, namelijk 1350 motorvoertuigen per etmaal.

Uit dit onderzoek met een microscopisch/dynamisch simulatiemodel bleek dat de enkelstrooksrotonde Industrieweg – Schaikseweg in de toekomst (2020) onvoldoende afwikkelingscapaciteit heeft. Ook bleek dat dit probleem zich ook al voordeed zonder de ontwikkeling aan de Schaikseweg. De afwikkelingsproblemen doen zich alleen voor bij het sluiten van de spoorbomen van de nabijgelegen spoorwegovergang.

Het eerder onderzoek uit 2012 maakte gebruik van een verkeersmodel met toekomstjaar 2020. Inmiddels is er een geactualiseerd model beschikbaar met toekomstjaar 2030. De beide modellen zijn met elkaar vergeleken, om te onderzoeken of de conclusies uit het onderzoek uit 2012 stand houden met de cijfers uit het nieuwe verkeersmodel. In bijlage 1 is in een tabel een vergelijking weergegeven van deze gegevens.

Uit de vergelijking blijkt dat de cijfers uit het verkeersmodel met toekomstjaar 2025 hoger zijn dan de cijfers uit het verkeersmodel met toekomstjaar 2020. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de conclusies uit het onderzoek uit 2012 met betrekking tot de doorstroming stand houden met de cijfers uit het nieuwe verkeersmodel en dat de problematiek mogelijk zelfs groter is.

Dit betekent dat ook met de toekomstige intensiteit in 2030 de enkelstrooksrotonde doorstormingsproblemen zal hebben in de toekomst ten tijde van het sluiten van de spoorbomen van de spoorwegovergang.

Nieuwe woningbouwontwikkeling

In bijlage 1 is in een tabel weergegeven met de doorsnede van de intensiteiten op de langs de onderzoekslocatie gelegen wegvakken in het maatgevend spitsuur (ochtendspits), hierbij is er vanuit gegaan dat 10% van het verkeer op een etmaal zich in de ochtendspits bevindt.

Uit deze tabel blijkt dat de toename van de ontwikkeling (10 motorvoertuigen in het spitsuur) beperkt van invloed is op de voertuigstromen op de aanliggende wegen. De toename valt zelfs binnen de afrondingsmarge van de toekomst inschatting van 2025.

Verkeersveiligheid

Op de omliggende wegen rondom het onderzoeksgebied zijn geen verkeersveiligheidsknelpunten. Het nabijgelegen kruispunt is ingericht als rotonde en de Schaikseweg, Spoorstraat en de Parallelweg zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. De groei van het autoverkeer door de nieuwe ontwikkeling is dusdanig beperkt dat er geen verslechtering wordt verwacht van de verkeersveiligheidssituatie.

Conclusies

- De autonome ontwikkelingen leiden in de toekomst tot een doorstromingsknelpunt met de enkelstrooksrotonde aan de Schaikseweg. Dit wordt veroorzaakt ten tijde van het sluiten van de spoorbomen.
- De ontwikkeling van 18 woningen in het onderzoeksgebied "Eiland van Heesen" heeft beperkt effect op de verkeerskundige situatie, zowel op het gebied van verkeersveiligheid als op het gebied van doorstroming.

BIJLAGE 1.

Intensiteit Spitsuur (doorsnede) in motorvoertuigen	Oud verkeersmodel studie 2012 (toekomstjaar 2020)	Nieuw verkeersmodel (toekomstjaar 2025) ²	Extra intensiteit 18 woningen ³
A. Schaikseweg	1.000	1.400	4
B. Parallelweg	1.100	1.500	3
C. Industrieweg	230	500	10
D. Spoorstraat	1.000	1.200	3

² Intensiteiten, gemiddeld etmaal, uit het verkeersmodel van de omgevingsdienst Zuid Holland Zuid, afgerond op 100 tallen (in een spitsuur, uitgaande van 10% spitsverkeer ten opzichte van een etmaal).

³ Verdeling van het verkeer over A, B en C op basis van de intensiteiten van het wegvak.