

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

ROBA IJsselstein

Verkeer en parkeren

Kenmerk: 017558.20250414.P1.01
Datum: 14 april 2025



Even voorstellen

- Christiaan Nab
- Sinds 2008 werkzaam als verkeerskundig adviseur bij Goudappel; sinds 2013 in het Specialistenteam
- Gecertificeerd Verkeersveiligheidsauditor

Inhoud

- Zomerdijk/schouw op locatie/aansluitingen vanuit het plangebied
- Knelpuntenanalyse Sweco
- Verkeerseffecten ontwikkeling
- Parkeren
- Conclusies

Ontwikkellocatie



De Zomerdijk



Schouw op locatie

- Donderdag 21 november 2024 in de ochtendspitsperiode (op 1 na drukste ochtendspits op Rijkswegen van 2024 door sneeuwbuien)
- Het verkeersbeeld op de Zomerdijk was rustig (zie ook foto's vorige sheet; een overstekende voetganger zonder aanvullende voorzieningen; een stoppende vrachtwagen op de rijbaan)
- Door de verkeerslichten op de kruispunten met de Kerspellaan en Oranje Nassaulaan rijdt het verkeer in pelotons langs de ontwikkellocatie
- Meerdere aankomende en vertrekkende vrachtwagens waargenomen, die allen zonder hinder het terrein konden oprijden en/of verlaten

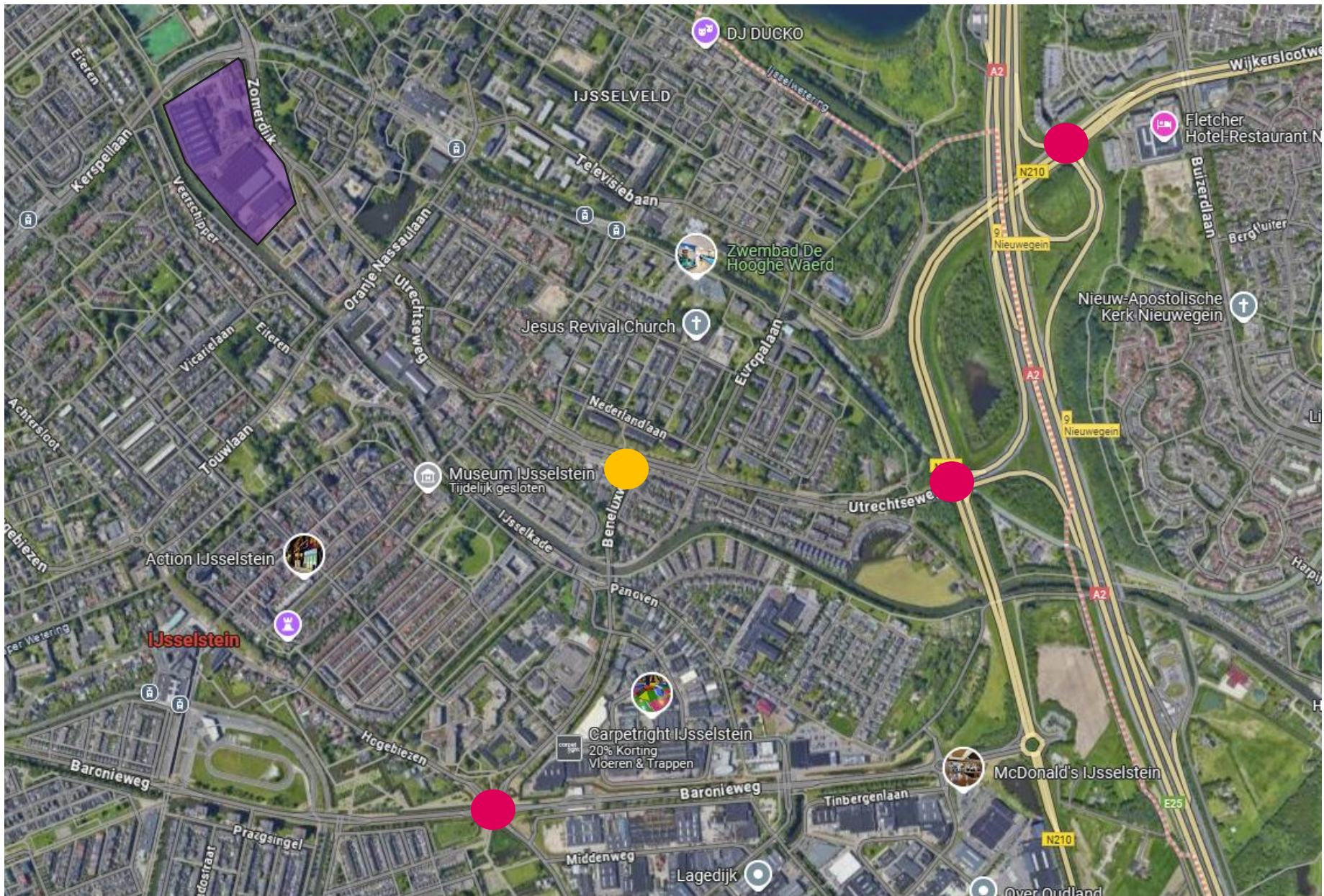
Schouw op locatie

- Op basis van de schouw heeft het kruispunt Kerspellaan – Zomerdijk voldoende capaciteit om het verkeer goed af te wikkelen; van (lange) wachtrijen was geen sprake, zelfs niet tijdens een tramkruising (zie foto)
- Resultaten uit indicatieve berekeningen dat de aansluiting(en) vanuit het plangebied als voorrangskruispunt goed functioneren zijn in de schouw bevestigd
- Tijdens de schouw is relatief beperkt fietsverkeer waargenomen, vermoedelijk deels door het slechte weer. De invloed van fietsverkeer op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is, ook bij een forse toename, beperkt
- Pas bij hele grote hoeveelheden fietsverkeer leidt dat tot een beperking op de afwikkelcapaciteit

Knelpuntenanalyse Sweco

Knelpuntenanalyse IJsselstein - Impact van de woningbouwopgave tot 2035 op het verkeerssysteem

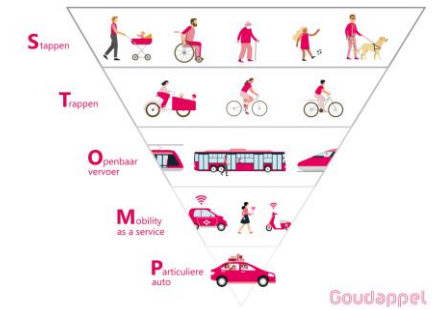
- 3 scenario's ten aanzien van woningbouw
- Grootste knelpunt is kruispunt N210 – Utrechtseweg – Aansluiting A2
- Binnen de kom van IJsselstein vormt de 5-taksrotonde op de Baronieweg reeds in de referentiesituatie in 2035 een probleem
 - Het met verkeerslichten geregelde kruispunt Utrechtseweg – Beneluxweg – Europalaan zit op de grens van zijn capaciteit, waarbij de lengte van enkele opstelvakken onvoldoende is
 - Ook voor het kruispunt Heemradenlaan – Duizendblad is de lengte van enkele opstelvakken onvoldoende



Knelpuntenanalyse Sweco

- Ontwikkeling IJsseloevers (Roba) is één van de plannen opgenomen in de scenario's; conform de rapportage met circa 400 woningen
- In de meest recente plannen van Heijmans wordt uitgegaan van 580 woningen
- Effect op de verkeersgeneratie:
 - +180 woningen x 5,2 = +936 mvt/etmaal (worstcase)
 - +75 mvt/ochtendspitsuur
 - +85 mvt/avondspitsuur

Verkeerseffecten



- Ja, middels het MPvE wordt gestuurd op het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen, maar de auto zal hierin altijd een rol blijven spelen
- Ja, de ontwikkeling leidt tot een toename van het verkeer, ook in de spitsperioden
- Ja, de ontwikkeling leidt tot een verandering van de verkeersstromen nabij de locatie; nu is het in de ochtendspits vooral aankomend verkeer, dat wordt vertrekkend; avondspits andersom
- Ja, de samenstelling van het verkeer veranderd ook; nu relatief veel (groot) vrachtverkeer, in de toekomst vooral personenauto's

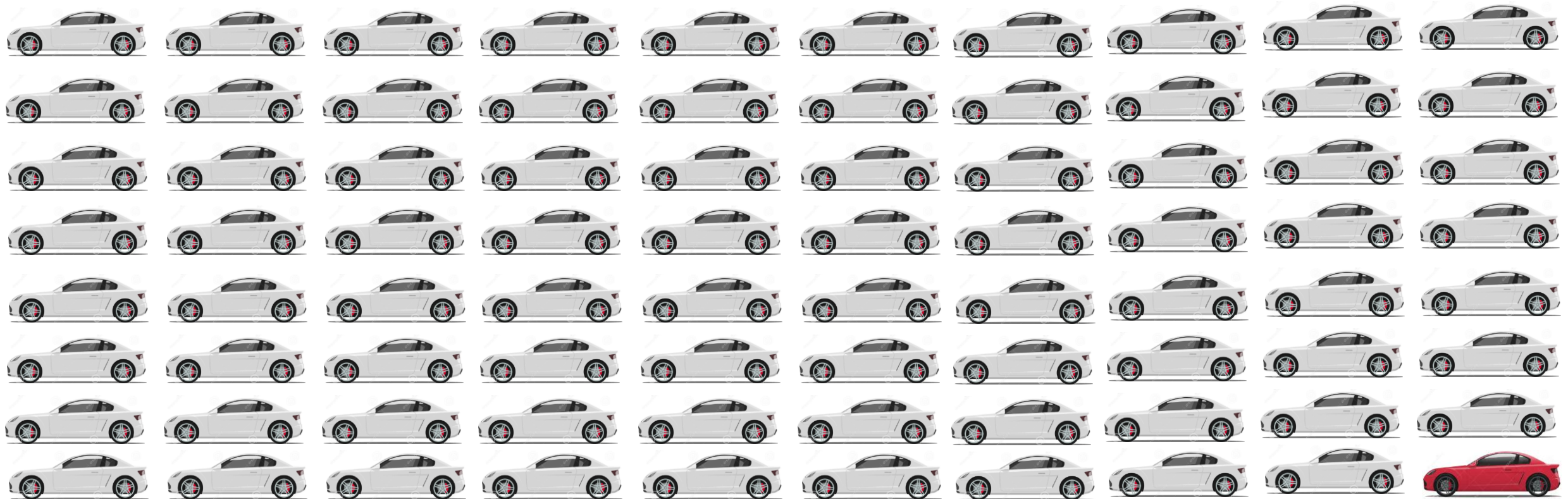
Verkeerseffecten

- Ja, het is richting de aansluiting met de A2 in de huidige situatie druk en wordt nog drukker in de autonome situatie (ook zonder woningbouw IJsseloevers)
- Ja, het kruispunt tussen de N210 – Utrechtseweg – Aansluiting A2 heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer, ook zonder plan IJsseloevers, voldoende af te wikkelen
- Ja, verkeer is net als water en kiest de weg van de minste weerstand als in (1) de snelste of (2) de kortste route:
 - Drukke kan leiden tot gebruik van alternatieve routes
 - Drukke kan leiden tot gebruik van alternatieve vervoerwijzen
 - Drukke kan leiden tot ander gedrag (ander moment van reizen)

Verkeerseffecten

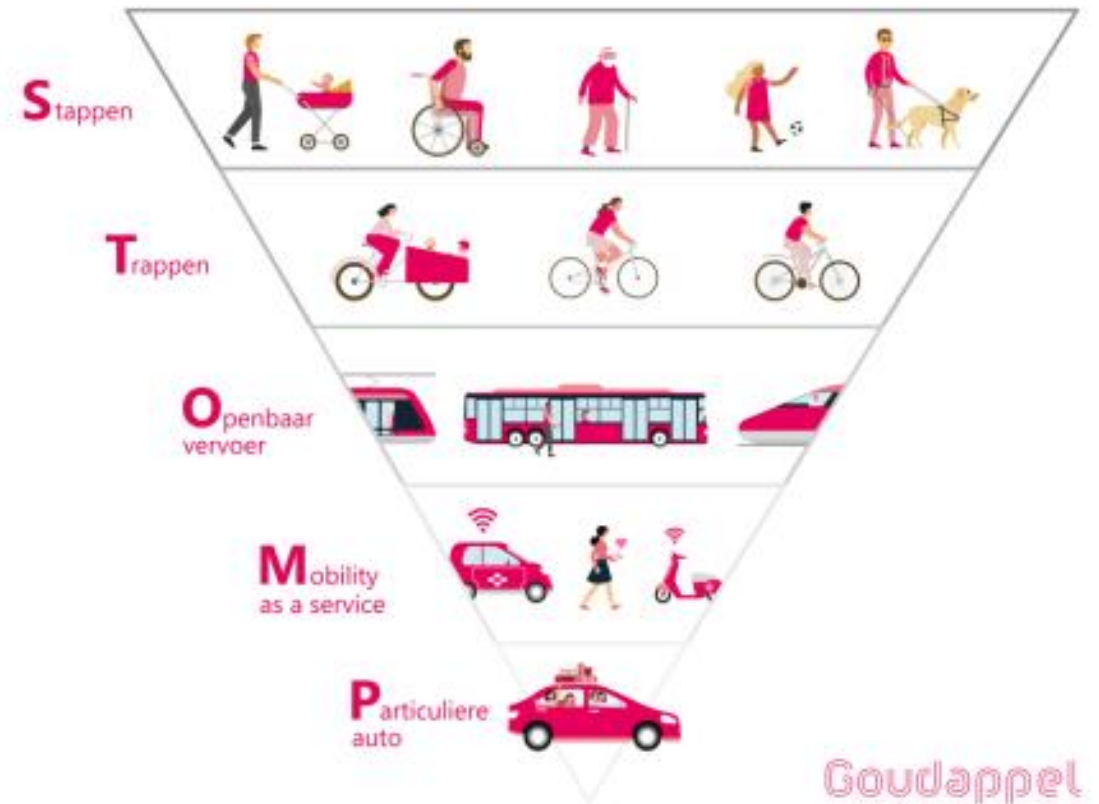
- De A2 heeft:
 - Ten noorden van de aansluiting Nieuwegein 1x5 + 1x3 en 1x2 rijstroken
 - ten zuiden van de aansluiting Nieuwegein 2x4 rijstroken
- Ter indicatie: elke rijstrook kan ca. 1.800 motorvoertuigen (mvt) per uur afwikkelen (30 mvt per rijstrook per minuut)
- Verwerkingscapaciteit A2 14.000 tot 18.000 mvt/uur (225 tot 300 mvt per minuut)
- Effect ontwikkeling +180 mvt/ochtendspitsuur tot +210 mvt/avondspitsuur
- +3 tot +4 auto's per minuut

Verkeerseffecten



Parkeren

- Berekening benodigd aantal parkeerplaatsen:
 - Conform gemeentelijk parkeerbeleid (2006);
 - Conform meest recente CROW parkeerkencijfers (juli 2024)
 - Conform maatwerk o.b.v. feitelijke autobezit (CBS Microdata 2022) i.c.m. ambitieniveaus
- Uitgewerkt in het STOMP-principe
- Onderzoek referentiewijk



Parkeren

- Voorzien in twee hubs binnen het plangebied op eigen terrein
- Maaiveldparkeren voor bezoekers
- Ja, er is altijd risico op uitwijkgedrag, maar ...
- ... opnieuw weg van de minste weerstand: gebruik van de hub valt of staat o.a. met een goede vormgeving, goed toegankelijk voor alle doelgroepen, directe korte looproutes etc
- Advies: monitoring op de parkeersituatie; opschalen indien nodig afschalen als dat kan (modulair opbouwen)

Conclusies

- De ontwikkeling leidt tot een ander verkeersbeeld
- Maatgevend zijn de spitsperioden: zonder woningbouw worden reeds knelpunten verwacht, hierin draagt de ontwikkeling niet significant bij aan een verslechtering
- De Zomerdijk heeft in de huidige vormgeving voldoende capaciteit om het extra verkeer af te wikkelen (hubs kunnen middels een voorrangskruispunt worden aangesloten)
- Parkeren wordt in voldoende mate voorzien op eigen terrein
- Gebruik van de hubs valt of staat o.a. met goede vormgeving, toegankelijkheid en directe looproutes