

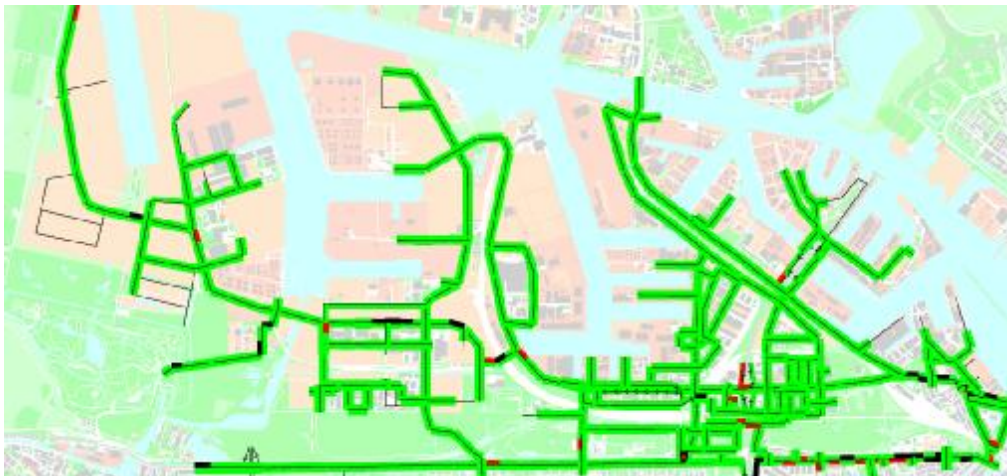
Verkeersafwikkeling Westelijk Havengebied

De intensiteits/capaciteitsplots (I/C-plots) geven de verhouding weer tussen de intensiteit en de capaciteit van de wegvakken in het drukste uur van de avondspits. Op groene wegvakken bedraagt de verhouding tussen intensiteit en capaciteit lager dan 0,7. Op de rode wegvakken ligt de verhouding tussen intensiteit en capaciteit tussen de 0,7 en 0,9. Op zwarte wegvakken ligt deze verhouding boven de 0,9. De I/C-verhouding geeft een indicatie van de verkeersdrukke. In een stedelijke omgeving is de capaciteit van kruispunten vaak bepalend voor de doorstroming van het autoverkeer. In het verkeersmodel is de capaciteit van een kruispunt van invloed op de wegcapaciteit. De capaciteit van kruispunten is dus indirect meegenomen in de I/C-analyse. Voor een compleet beeld van de doorstroming zijn echter ook gedetailleerde kruispuntanalyses noodzakelijk.

I/C verhouding 2010

In de avondspits is er sprake van beperkte doorstroming op de oprit naar de A10. Door knelpunten beïnvloeden ook de doorstroming op het onderliggend hoofdnet, zoals de kruising S102 – A10, en toeleidende wegen zoals de Radarweg.

Op enkele kruispunten met de Westpoortweg wordt de capaciteitsgrens bereikt in de avondspits. Uit de I/C verhouding blijkt dat dit het geval is op de kruising Noordzeeweg – Westpoortweg en de kruisingen met de ontsluitende wegen in Sloterdijk III



Figuur 1.1: I/C verhouding avondspits drukste uur 2010 Zonder Plan

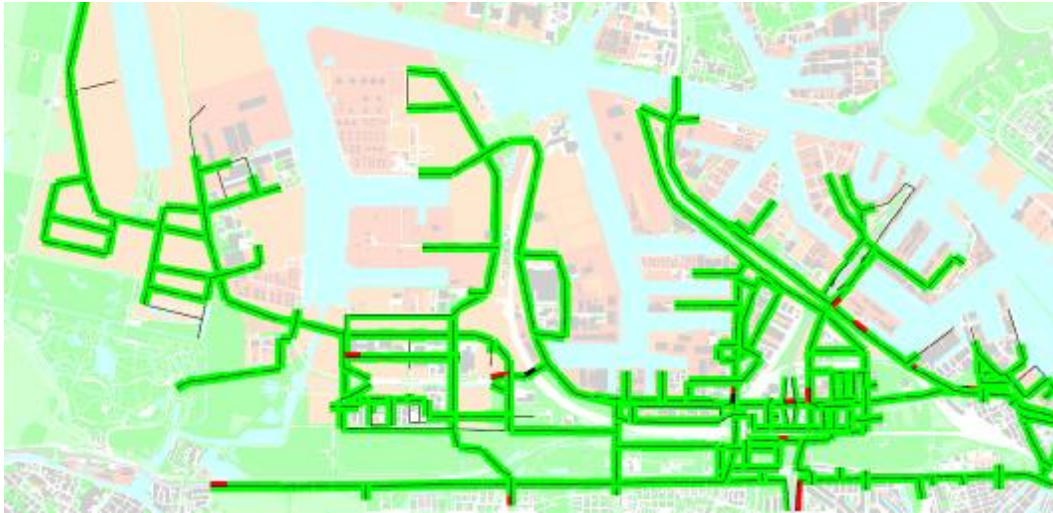
De ontwikkelingen in het de Afrikahaven, Amerikahaven en Sloterdijk I leiden niet tot nieuwe knelpunten. Wel wordt de druk op bestaande kruisingen groter.



Figuur 1.2: I/C verhouding avondspits drukste uur 2010 Met Plan

I/C verhouding 2015

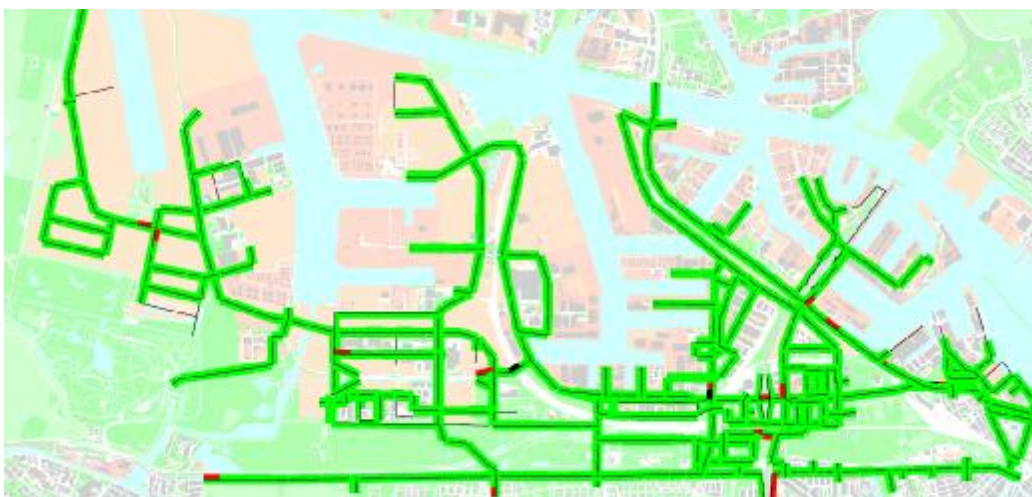
De Westrandweg heeft als effect dat de verkeersdruk op de Westpoortweg afneemt. Deels worden de knelpunten verplaatst. De verwachting is dat de verkeersdruk vooral op de toeleidende wegen naar de Westrandweg zal ontstaan. Het betreffen de kruisingen met de op- en afritten op Dortmunden en de Westpoortweg. Dit kan daardoor ook effect hebben op de ontsluitende wegen in Sloterdijk III, Scharenburg en Abberdaan.



Figuur 1.3: I/C verhouding avondspits drukste uur 2015 Zonder Plan

Als in 2015 een deel van de Afrikahaven en de Amerikahaven is ontwikkeld zal een deel van verkeer via de Westpoortweg rijden richting de Westrandweg en bijdragen aan de verkeersdruk op de toeleidende wegen naar de Westrandweg.

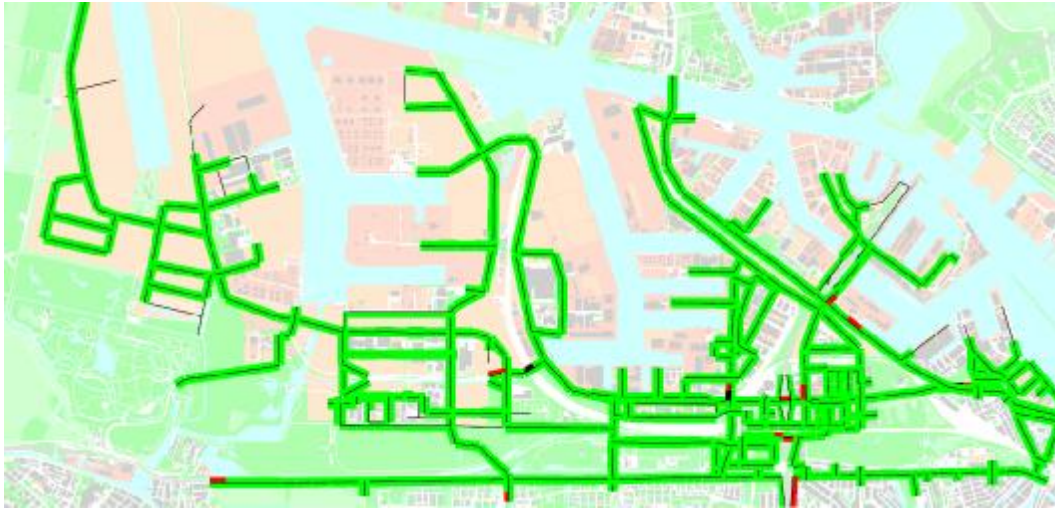
Een tweede effect van ruimtelijke ontwikkeling is de toename van de verkeersdruk op de kruisingen met de Westpoortweg in de Afrikahaven en Amerikahaven. Uit het model blijkt dat er stagnatie ontstaat op de kruising Beiraweg – Westpoortweg – Accraweg. De verwachting is dat als er stagnatie ontstaat op bovengenoemd kruispunt, het verkeer uit de Afrikahaven en Amerikahaven zich meer verdeelt over de kruisingen Ruijgoordweg – Westpoortweg en Casablancaweg – Westpoortweg – Koprweg.



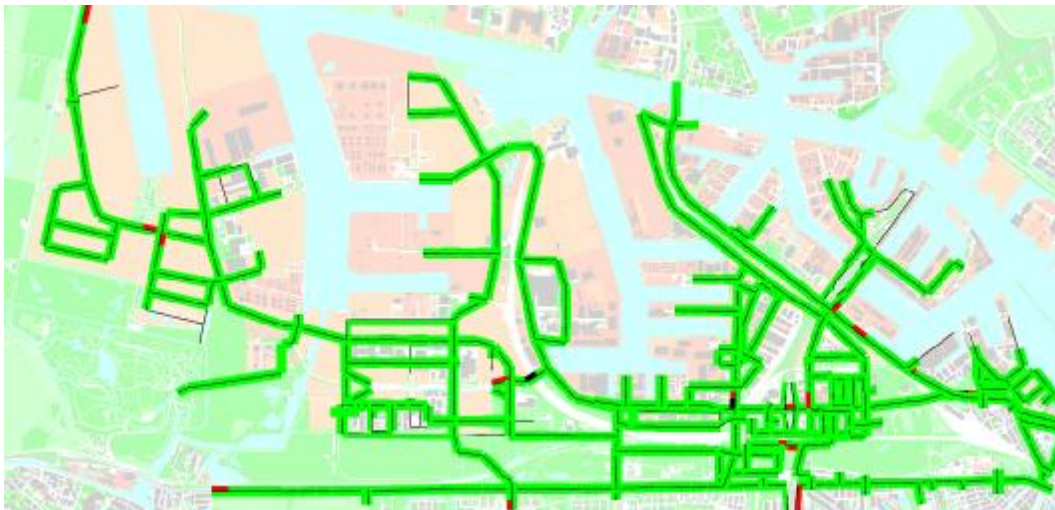
Figuur 1.4: I/C verhouding avondspits drukste uur 2015 Met Plan

I/C verhouding 2020

In 2020 zijn alle plannen voor de Afrikahaven, Amerikahaven en Sloterdijk I gerealiseerd. Ten opzichte van de situaties 2015 met en zonder Plan ontstaan er in 2020 geen nieuwe knelpunten.



Figuur 1.5: I/C verhouding avondspits drukste uur 2020 Zonder Plan



Figuur 1.6: I/C verhouding avondspits drukste uur 2020 Met Plan