

MEMO

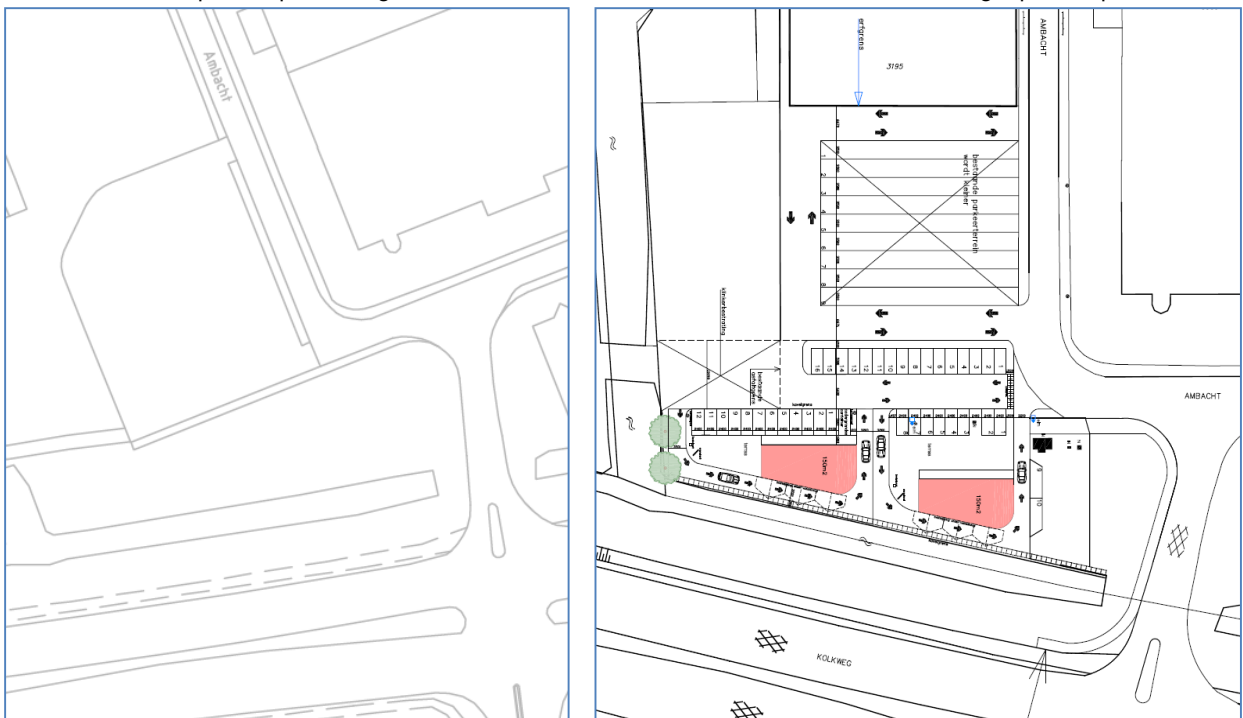
Aan : Marcel Schreuder
 Van : Royal HaskoningDHV
 Kopie :
 Dossier : BC5351-100-100
 Project : Ontwikkeling fastfoodrestaurants Ambacht Zuid
 Betreft : Definitieve memo verkeerscirculatie Ambacht Zuid

Ons kenmerk : MO-ZD20130012
 Datum : 9 oktober 2013
 Classificatie : Klant vertrouwelijk

Inleiding

Ten behoeve van de ontwikkeling van de fastfoodrestaurants op het Ambacht in Oostzaan wordt in deze memo het onderzoek beschreven naar de lokale effecten hiervan op het bedrijventerrein Ambacht zelf. Hierbij wordt specifiek ingegaan op het kruispunt voor Royaan en de verkeerscirculatie rondom de (vrachtwagen)parkeerplaatsen en het kruispunt met de N516a.

Om een goed beeld te krijgen van de gevolgen van de ontwikkelingen in ruimtelijke en verkeerskundige zin is in figuur 1.1 de huidige situatie en de toekomstige situatie opgenomen. In het kort behelst de ontwikkeling de realisatie van 2 fastfoodrestaurants in de huidige groenstrook tussen de vrachtwagenparkeerplaats en de watergang langs de N516a. Rondom de gebouwen is voor beide restaurants een weg aangebracht voor het afhalen van take-away food met de auto. Aan de noordzijde van de bebouwing zijn parkeerplaatsen voor medewerkers en bezoekers van de restaurants. Deze parkeerplaatsen gaan ten koste van een deel van de bestaande vrachtwagenparkeerplaatsen.



De realisatie van 2 fastfoodrestaurants genereert extra verkeer van en naar het bedrijventerrein Ambacht. De verkeersproductie en attractie van de twee fastfoodrestaurants bedraagt in het maatgevende uur (drukste uur avondspits) 52 voertuigen ingaand en 52 voertuigen uitgaand. (zie ook memo verkeersafwikkeling Ambacht / N516a, RHDHV okt 2013). Al dit verkeer wordt via het kruispunt Royaan afgewikkeld omdat het bedrijventerrein maar 1 aansluiting kent op het hoofdwegennet. De verkeersdruk op het kruispunt Royaan neemt dus iets toe, maar met minder dan 1 auto per minuut extra in het drukste uur is dit zeer beperkt. Met de realisatie van de restaurants en de parkeerplaatsen gaat ook een klein deel van het huidige vrachtwagenparkeerterrein verloren. Het effect hiervan (minder vrachtwagenbewegingen) is moeilijk in te schatten omdat het huidige gebruik niet bekend is. Echter het aantal plaatsen dat verloren gaat is op het totaal beperkt, waardoor het effect ook maar zeer beperkt zal zijn, vandaar dat dit verder achterwege gelaten wordt.

Onderzoeksvragen

Vanuit de opdrachtgever is gevraagd om nader in te gaan op de verkeerskundige consequenties van de fastfoodrestaurants. Specifiek is hierbij geraagd om in te zoomen op het kruispunt voor Royaan, de verkeerscirculatie rondom de parkeerplaatsen (en de vrachtwagenparkeerplaats) en de beoordeling van capaciteitsuitbreiding bij de verkeerslichten op de N516a.

Verkeersafwikkeling kruispunt Royaan

Met dit kruispunt wordt bedoeld de T-aansluiting op het Ambacht ten noorden van de met verkeerslichten geregelde kruising met de N516a. Omdat alle wegen op het bedrijfsterrein als "Ambacht" worden aangeduid is voor de analyse een onderscheid gemaakt in Ambacht-Oost, Ambacht-Zuid en Ambacht-West. Hieronder is de naamgeving geografisch aangeduid. Voor de verkeerskundige analyse wordt hierna in gegaan op de effecten van de ingaande stroom (vanaf de N516a naar de fastfoodrestaurants) en de uitgaande stroom (vanaf de fastfoodrestaurants naar de N516a) op de verkeersafwikkeling voor Royaan.



De ingaande stroom auto's (vanaf de N516a) dient voorrang te verlenen aan het verkeer vanaf het Ambacht-Oost. Het extra verkeer naar de fastfoodrestaurants heeft dus geen negatieve invloed op de afwikkeling van het uitgaande verkeer vanaf het Ambacht. Wel kan de wachtrij om vanaf de N516a linksaf te kunnen slaan (naar de fastfoodrestaurants) mogelijk wat langer kwa aantal voertuigen, maar met gemiddeld minder dan 1 auto per minuut extra zal er naar verwachting geen terugslag zijn tot aan de N516a. Deze ingaande stroom heeft ook geen conflict met het uitgaande verkeer vanaf het Ambacht-West.

Het uitgaande verkeer vanaf de fastfoodrestaurants rijdt vanaf het Ambacht-West naar het Ambacht-Zuid. Deze rechtsafbeweging kan "vrij" gemaakt worden en heeft derhalve geen gevolgen voor de afwikkeling van het verkeer op het kruispunt.

Conclusie afwikkeling Royaan

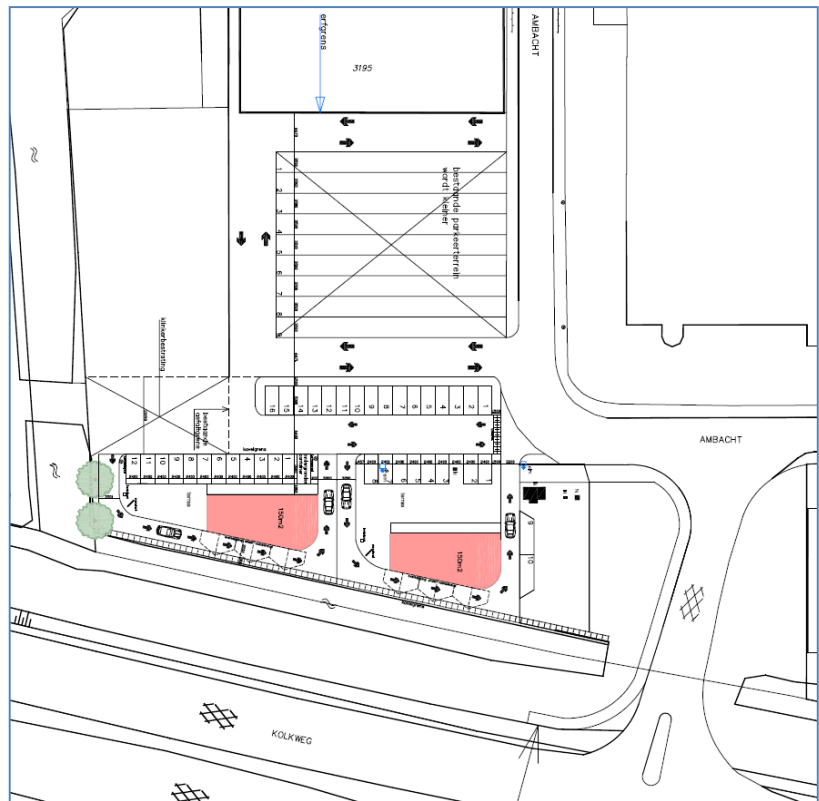
De toename van het verkeer naar de fastfoodrestaurants zorgt niet voor afwikkelingsproblemen op het kruispunt voor Royaan.

Bovendien wordt de capaciteit van het VRI-kruispunt met de N516a in 2014 vergroot waardoor er meer voertuigen afgewikkeld kunnen worden. De lengte van de wachtrij voor het verkeerslicht met de N516a zal daardoor afnemen, waardoor de kans op blokkering van het kruispunt voor Royaan ook minder wordt.

Verkeerscirculatie Parkeren

Direct ten noorden van de restaurants worden een aantal haakse parkeerplaatsen aangebracht. Tegenover deze parkeerplaatsen komen nog eens 16 extra parkeerplaatsen. Een deel van de huidige vrachtwagenparkeerplaats wordt opgeheven ten behoeve van de 16 parkeerplaatsen voor de restaurants. Op de figuur hiernaast is het ontwerp van de situatie weergegeven.

Uit oogpunt van verkeerscirculatie zijn er drie verkeersstromen in dit gebied te onderscheiden. Ten eerste de automobilisten die via de "take-away"-rijstrook eten afhalen en vervolgens parkeren of het gebied verlaten. Ten tweede bezoekers van de fastfoodrestaurants die de auto parkeren en vervolgens te voet het restaurant bezoeken. Na het bezoek verlaten zij het gebied weer per auto. Ten derde de vrachtwagens van en naar de vrachtwagenparkeerplaatsen.



In het kader van de verkeerscirculaties is het wenselijk om stromen te scheiden, dit om bijvoorbeeld conflicten te voorkomen tussen vrachtwagens en parkeerders. In verkeerskundige zin is de combinatie van vrachtverkeer naar de vrachtwagenparkeerplaatsen en (parkeer)verkeer voor de fastfood restaurants niet wenselijk. Rondom de parkeerplaatsen lopen veel bezoekers en zijn veel parkeerbewegingen. Het verdient de aanbeveling om deze twee stromen te scheiden. In het huidige ontwerp is dit gerealiseerd door de inritconstructie in de bocht bij Royaan. Dit ontwerp heeft vele voordelen, te weten; voor vrachtwagens wordt het natuurlijker om ten noorden van de parkeerplaatsen langs te rijden naar de vrachtwagenparkeerplaatsen. Daarnaast wordt met de uitritconstructie de voorrang op dit punt duidelijk gemaakt. Bezoeker van de restaurants moeten bij het wegrijden voorrang verlenen aan het doorgaande verkeer op het Ambacht. Ook geeft dit een duidelijke scheiding tussen het "verkeersgebied" van het bedrijventerrein en het "verblijfsgebied" rondom de restaurants.

Conclusie verkeerscirculatie parkeren

Het is verkeerskundig wenselijk om in ieder geval de vrachtwagens te scheiden van het restaurant-verkeer. Deze scheiding wordt op een natuurlijke manier gedaan door de inritconstructie in het ontwerp. Bij misbruik in de praktijk kan eventueel aanvullende bebording met handhaving daarop plaatsvinden. Het scheiden van take-away verkeer en parkeerverkeer is in het huidige plan niet logisch en wordt niet aangeraden. Rondom fastfoodrestaurants is er

over het algemeen altijd wel een deel waarin beide stromen tegelijk afgewikkeld worden op 1 rijbaan. Bovendien heeft de rijbaan met 6.6m daar voldoende breedte voor.

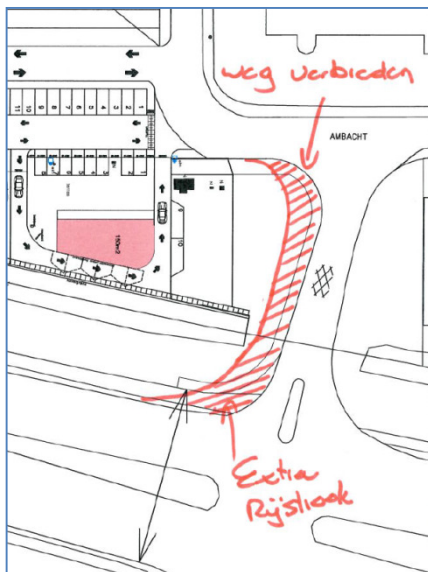
Extra capaciteit kruispunt N516a

De verkeersafwikkeling op het kruispunt van het Ambacht met de N516a is in het kader van de ontwikkeling van de fastfoodrestaurants in een separate memo onderzocht (RHDHV, oktober 2013). De conclusies zijn hieronder integraal overgenomen.

Met het realiseren van de fastfoodrestaurants op het bedrijventerrein Ambacht stijgt het aantal verkeersbewegingen van en naar het terrein. In het drukste uur van de avondspits komt er gemiddeld minder dan 1 voertuig per minuut bij (zowel van als naar het Ambacht). De verkeersdruk op de enige ontsluiting via het kruispunt N516a / Ambacht / Westkolkdijk neemt hierdoor toe, alhoewel de toename in het licht van de grote doorgaande stromen op de N516a zeer beperkt is.

Met de huidige vormgeving van het kruispunt zorgt deze kleine toename voor een verslechtering van de doorstroming, met de kanttekening dat die toch al niet best is in de spitsperioden (zeker in de ochtendspits).

Met het toevoegen van extra capaciteit op het kruispunt bij het groot onderhoud in 2014 behoren de doorstromingsproblemen tot het verleden. De cyclustijd van de verkeerslichten op het kruispunt met het Ambacht daalt van ruim 110 seconden in de huidige situatie naar rond de 83 seconden in 2014 inclusief het verkeer van de fastfoodrestaurants. Een forse verbetering van de afwikkeling van een halve minuut per cyclus, iedere cyclus weer. In het drukste avondspitsuur betekent dit dus dat het Ambacht gemiddeld 11 keer vaker groen krijgt ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor kan er dus ongeveer 33% meer verkeer het Ambacht verlaten in het drukste avondspitsuur. Het toevoegen van een kleine stroom extra verkeer als gevolg van de realisatie van de fastfoodrestaurants op het Ambacht zorgt dan dus niet voor problemen. Het verkeer van en naar het Ambacht kan zowel in de nabije toekomst (2014) als in de verre toekomst (2026) prima afgewikkeld worden.



Vanuit de opdrachtgever is gevraagd om de toegevoegde waarde te beoordelen van een eventuele extra rechtsafstrook vanaf het Ambacht naar de N516a. In de hiernaast getoonde schets is het idee weergegeven.

De toegevoegde waarde van deze extra opstelstrook schatten wij op dit moment beperkt in. Met nog meer extra opstelcapaciteit zal de gemiddelde wachttijd voor het verkeerslicht korter worden en kunnen er meer auto's het terrein verlaten. Echter, met het verhogen van de capaciteit (bij groot onderhoud 2014) ontstaat al een veel gunstigere afwikkeling dan in de huidige situatie. Met deze aanpassingen aan het kruispunt wordt doorstroming sterk verbeterd en tot 2026 verkeerskundig acceptabel gemaakt.

Conclusie extra capaciteit kruispunt N516a

Toevoegen van nog meer extra opstelcapaciteit na reconstructie in 2014 is verkeerskundig is uit oogpunt van kosten versus baten niet zinnig.