

Update verkeersonderzoek Kooimanweg

Rapport

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Purmerend
Update verkeersonderzoek Kooimanweg

Kenmerk
Datum publicatie

013435.20221111.R1.06
18 januari 2023

Projectleider Goudappel
Projectteam Goudappel

[REDACTED]
[REDACTED], [REDACTED]
[REDACTED]

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 18-1-23

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Vraagstelling	2
1.3	Leeswijzer	2
2.	Uitgangspunten	3
2.1	Gebruik basismodel 2030	3
2.2	Invulling ontwikkelingsgebied	3
2.3	Verkeersintensiteiten omgeving	3
2.4	Kruispunt Burgemeester D. Kooimanweg - Wagenweg	4
3.	Resultaten	5
3.1	Intensiteiten Burgemeester D. Kooimanweg	5
3.2	Kruispunt Burgemeester D. Kooimanweg – Wagenweg	7
3.3	Effecten overig wegennet	8
4.	Conclusie	11

1. Inleiding

In opdracht van de gemeente Purmerend heeft Goudappel BV een onderzoek uitgevoerd naar het HERON-terrein. De gemeente wil samen met BPD Ontwikkeling woningen in dit gebied (figuur 1.1) realiseren.



Figuur 1.1: Ontwikkelingsgebied HERON-terrein in Purmerend

1.1 Aanleiding

In 2019 heeft Goudappel BV (voorheen Goudappel Coffeng) in samenwerking met de gemeente Purmerend en BPD Ontwikkeling een verkeersonderzoek uitgevoerd om de meest gewenste vormgeving van de Burgemeester D. Kooimanweg te bepalen en de speelruimte vanuit het verkeer voor de ontwikkeling vast te stellen. In januari 2020 is er aanvullend nog een verkenning uitgevoerd naar de robuustheid van het kruispunt met de Wagenweg.

De prognoses en analyses voor de ontwikkeling zijn gemaakt met het destijds vigerende verkeersmodel van de gemeente Purmerend. In 2021 is een nieuwe versie van het verkeersmodel vastgesteld waarin de voorgenomen ontwikkelingen op de wegen en in de ontwikkelgebieden rond de binnenstad zijn meegenomen. Bovendien is inmiddels de precieze omvang van de ontwikkeling vastgesteld.

Dit is, mede op basis van zienswijzen bij het bestemmingsplan, aanleiding om een actualisatie van het verkeersonderzoek uit te voeren.

1.2 Vraagstelling

In het gebied (zie figuur 1.1) wordt een combinatie van woningbouw en commerciële ruimte ontwikkeld, inclusief parkeergelegenheid op basis van het mobiliteitsplan voor het gebied. De vraag die in deze notitie wordt beantwoord is, of het omliggende wegennet de verkeersstromen op basis van de meest actuele prognoses en het ruimtelijke programma uit het bestemmingsplan, goed kunnen verwerken.

1.3 Leeswijzer

In dit rapport komen eerst de uitgangspunten voor het onderzoek aan de orde. In hoofdstuk 3 worden de resultaten in detail gepresenteerd. De conclusies zijn in hoofdstuk 4 samengevat.

2. Uitgangspunten

2.1 Gebruik verkeersprognosemodel 2030

Voor het bepalen van de verkeersstromen in het Wagenweggebied is gebruik gemaakt van het vastgesteld verkeersmodel Purmerend 2030 (d.d. september 2021), zie kader.

Beleidsrijk scenario verkeersmodel verkeersprognosemodel 2030

In het beleidsrijk scenario van het verkeersmodel is in de modelprognose uitgegaan van de richting die de gemeenteraad in de Mobiliteitsvisie heeft uitgezet: minder doorgaand verkeer in de binnenstad. Dit is vertaald in de volgende generieke aanpassen:

- Reductie autoritten van en naar Purmerend, gedifferentieerd naar gebiedstype, variërend van 5% (extern verkeer) tot 25% (binnen de binnenstad).
- Generieke snelheidsverlaging (modelsnelheid) op alle wegen binnen het gebied Gors-laan – Where – Noordhollandskanaal met 30%.
- Weerstandverhoging op de route Neckerstraat – Sluisbrug conform Corridorstudie A7. Voor deze studie is het basismodel van de gemeente Purmerend gehanteerd met het scenario in 2030.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen de intensiteiten in de ochtend- en avondspits op basis van de huidige invoer van het verkeersmodel.

In het verkeersmodel zijn op het HERON-terrein 460 woningen opgenomen en geen nieuwe arbeidsplaatsen. Deze invulling komt niet meer overeen met het programma zoals opgenomen in het bestemmingsplan. Deze rapportage beschrijft de situatie met de nieuwe invulling van het ontwikkelingsgebied, het uitgangspunt hiervoor is beschreven in paragraaf 2.2.

2.2 Invulling ontwikkelingsgebied

Voor het HERON-terrein wordt een combinatie van woningbouw en commerciële ruimte ontwikkeld, het uitgangspunt van deze notitie is de ontwikkeling van:

- 489 appartementen;
- 1.025 m² commerciële ruimte.

2.3 Verkeersintensiteiten omgeving

Het verkeersmodel Purmerend is voor het HERON-terrein niet exact gevuld met de juiste ruimtelijke invulling. De afwijking is echter gering. Om dit te ondervangen zijn de volgende stappen gezet:

- de toekomstige ruimtelijke vulling bepaald (zie paragraaf 2.2);
- op basis van de CROW-kencijfers voor verkeersproductie is een prognose gemaakt van de extra verkeersproductie;

- voor het doorgaand verkeer door en langs het gebied is gebruik gemaakt van het verkeersmodel.

In het model ontsluiten het HERON-gebied en de AH op dezelfde locatie op de Burgemeester D. Kooimanweg. In werkelijkheid zullen bezoekers van de AH gebruik maken van de inrit bij de AH.

Voor de Albert Heijn en omgeving is gerekend met een vertaling van het bestaande parkeeraanbod naar een prognose van de verkeersintensiteit van en naar het terrein (dit is gelijk aan het uitgangspunt van de eerdere studie):

- in de ochtendspits zijn dit 120 autoritten in en 120 autoritten uit in 2 uur;
- in de avondspits zijn dit 400 autoritten in en 400 autoritten uit in 2 uur.

Deze aantallen zijn toegedeeld aan de inrit van Albert-Heijn. Het overige verkeer gebruikt de aansluiting van het plangebied.

2.4 Kruispunt Burgemeester D. Kooimanweg - Wagenweg

Naast de opgenomen maatregelen uit het verkeersmodel 2030 is het vastgestelde ontwerp voor het kruispunt Wagenweg – Burgemeester D. Kooimanweg uitgangspunt voor dit onderzoek.



Figuur 2.1: Vastgesteld kruispuntontwerp Wagenweg - Burgemeester D. Kooimanweg

3. Resultaten

3.1 Intensiteiten Burgemeester D. Kooimanweg

Ochtendspits



Figuur 3.1: Intensiteiten ochtendspits verkeersmodel Purmerend 2030 (mvt/2h)

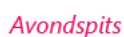
Herverdeling van het Albert-Heijnverkeer, in totaal 120 voertuigen inkomend en 120 voertuigen uitgaand in de ochtendspits, resulteert in 190 voertuigen uitgaand van het HERON-gebied en 170 ingaand in de ochtendspits.

Hieraan is het aanvullende programma aan toegevoegd van 29 woningen en 1.025 m² commerciële ruimte. Deze extra ontwikkelingen genereren in de ochtendspits 99 extra ritten (respectievelijk 21 en 78 ritten op basis van CROW-kencijfers). Van deze extra ritten is 52% uitgaand verkeer (51 voertuigen) en 48% ingaand verkeer (48 voertuigen).

Deze berekening van de intensiteiten resulteert in de ochtendspits tot de situatie zoals weergegeven in figuur 3.2.



Figuur 3.2: Verwachte intensiteiten ochtendspits inclusief extra ontwikkelingen



Figuur 3.3: Intensiteiten avondspits verkeersmodel Purmerend 2030 (mvt/2h)

Herverdeling van het Albert-Heijnverkeer, in totaal 220 voertuigen inkomend en 220 voertuigen uitgaand in de avondspits, resulteert in 260 voertuigen uitgaand van het HERON-gebied en 400 ingaand in de avondspits.

Hieraan is het aanvullende programma aan toegevoegd van 29 woningen en 1.025 m² commerciële ruimte. Deze extra ontwikkelingen genereren in de ochtendspits 99 extra ritten (respectievelijk 21 en 78 ritten op basis van CROW-kencijfers). Van deze extra ritten is 44% uitgaand verkeer (44 voertuigen) en 56% ingaand verkeer (55 voertuigen).

Deze berekening van de intensiteiten resulteert in de ochtendspits naar verwachting tot de situatie zoals weergegeven in figuur 3.4.



Figuur 3.4: Verwachte intensiteiten avondspits inclusief extra ontwikkelingen

3.2 Kruispunt Burgemeester D. Kooimanweg – Wagenweg

Zoals in paragraaf 2.4 aangegeven wordt in de ontwikkeling van het plangebied een alternatieve vormgeving voor de het kruispunt met de Burgemeester D. Kooimanweg meegenomen. Dit kruispunt is als basis gebruikt voor de doorrekening van de verkeersafwikkeling in VISSIM.

Uitgangspunt van deze verkeerskundige berekening is het volgende toetsingskader voor de verliestijden. Uitgangspunt is dat een te lange wachttijd kan leiden tot het accepteren van een te krap hiaat waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt.

verliestijden (s)	hoofdrichting	zijrichting
goed	< 25	< 40
redelijk/matig	30–45	40–60
slecht	> 45	> 60

Tabel 3.1: Beoordeling verliestijden (sec)

In tabel 3.2 is per richting van het kruispunt de verwachte verliestijd (in seconden) en de maximale wachtrij (in meters) opgenomen. Te zien is dat alle verliestijden ruim onder de grenswaarden uit het toetsingskader vallen. Er is dus sprake van een goede verkeersafwikkeling op basis van de geprognosticeerde verkeersintensiteiten en de doorgerekende kruispuntvorm.

	ochtendspits		avondspits	
	gem. verliestijd (s)	max. wachtrij (m)	gem. verliestijd (s)	max. wachtrij (m)
Kooimanweg (N)	10	10	10	10
Nieuwe Ontwikkeling	10	15	10	5
Kooimanweg (Z)	5	10	10	10
Wagenweg	10	5	10	25

Tabel 3.2: Doorrekening verkeersafwikkeling prognose 2030

3.3 Robuustheid van de uitkomsten

In algemene zin geldt voor de effecten op het overige wegennet, dat de afwijking ten opzichte van het basismodel 2030 voor Purmerend beperkt zijn; in die basisprognose zit immers al een ontwikkeling op het HERON-terrein. De aanpassing van het programma leidt op etmaalniveau tot maximaal 100-200 voertuigen extra; ruim binnen de onzekerheidsmarges van het verkeersmodel.

Het kruispunt met de Wagenweg biedt (ruim) voldoende restcapaciteit om eventuele afwijkingen tussen de prognose en de daadwerkelijke verkeerssituatie op te vangen.

Voor de verdeling tussen het verkeersaanbod bij de AH en bij het HERON-terrein is nu een berekening gemaakt op basis van de verwachte verkeersproductie. Aanvullend is ook een verdeling doorgerekend waarbij minder verkeer gebruik maakt van de AH en dus meer van de HERON-aansluiting (worst case voor Heron). De intensiteit bij Heron neemt dan toe, net als de verliestijd en lengte van de wachtrij maar de verkeersafwikkeling op het kruispunt is nog steeds goed.

3.4 Effecten overig wegennet

Het effect van de ontwikkeling als geheel is uiteraard wel merkbaar op het Purmerendse wegennet. De omvang hiervan is bepaald op basis van een zogenaamde selected zone analyse op basis van het verkeersmodel. De toedeling is vervolgens gecorrigeerd voor de voertuigen die van en naar het Albert Heijn-terrein rijden en het extra verkeer door de uitbreiding van het programma ten opzichte van het verkeersmodel.

In figuur 3.6 is de omvang van de verkeersintensiteiten als gevolg van de HERON-ontwikkeling op het wegennet van Purmerend weergegeven.



Figuur 3.6: Toedeling HERON-verkeer op het wegennet (mvt/etmaal 2030)

Voor de wegen waar een toename van de autoverkeersintensiteiten te verwachten is, is in tabel 3.3 de etmaalintensiteit 2030 vanuit het basisverkeersmodel, inclusief de correctie voor de aanpassing van het programma van de ontwikkeling, weergegeven. De intensiteiten en percentages zijn ontleend aan het verkeersmodel.

wegvak	intensiteit mvt/etmaal	% mv	% zv
Wagenweg	6.900	2,9	2,7
Kooimanweg zuid	9.000	6,3	3,8
Kooimanweg noord	7.900	3,8	1
Waterlandlaan	16.600	6,2	3
Purmersteenweg	12.200	4,9	1,6
Gedempte Where	20.100	5,3	2,8
Gedempte Singelgracht	9.000	4,8	1,3
Zuiddijk	16.300	6,2	3,6

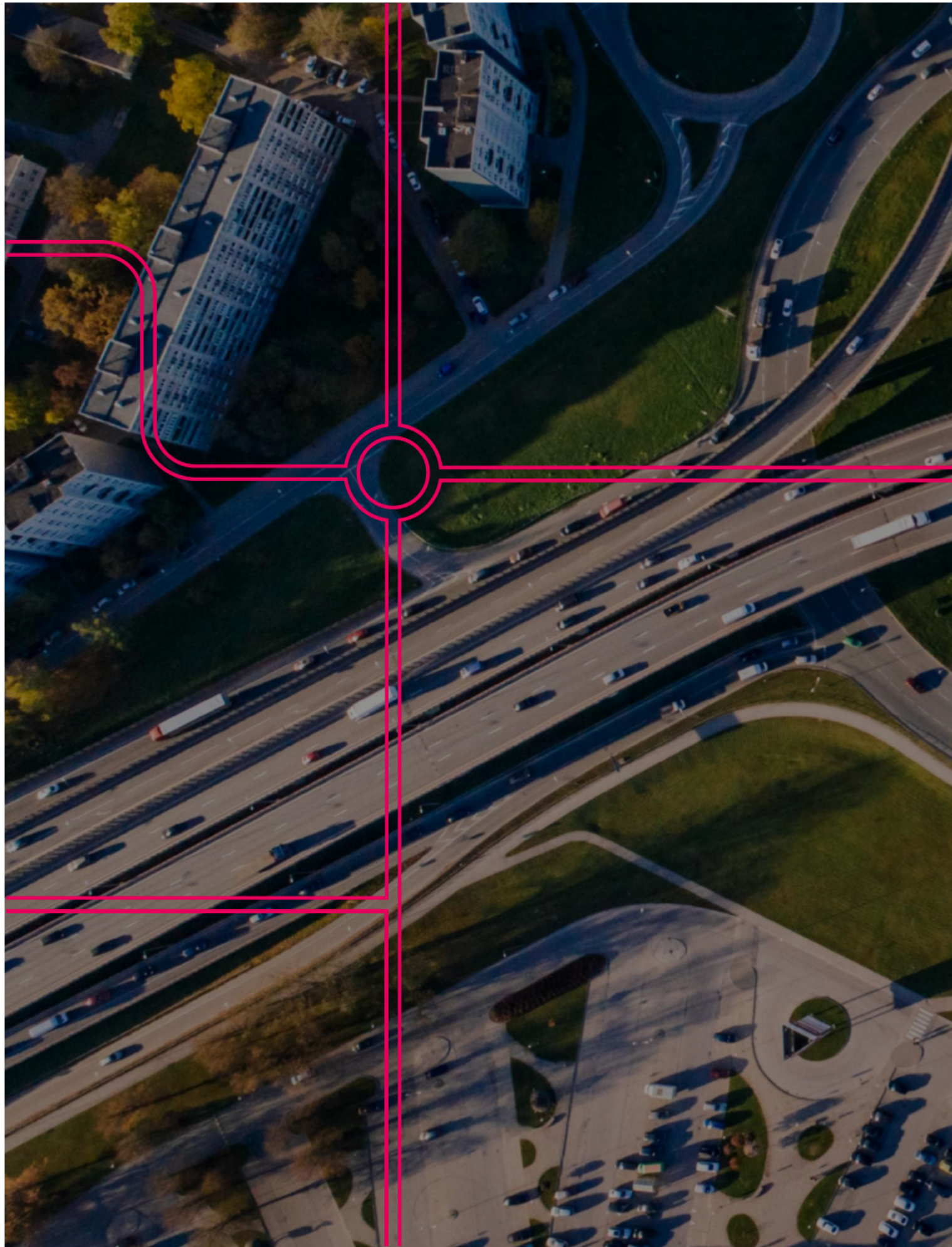
Tabel 3.3: Prognose verkeersintensiteiten 2030 inclusief plan met het aandeel middelzwaar en zwaar vrachtverkeer

4. Conclusie

In dit onderzoek is de ontwikkeling op het Heron-terrein doorgerekend met het vastgestelde actuele verkeersmodel voor Purmerend 2030, zoals in 2021 vastgesteld en het ruimtelijke programma dat is opgenomen in het bestemmingsplan voor het plangebied.

Uit de berekening blijkt dat het verkeersaanbod als gevolg van het plan goed kan worden afgewikkeld op het kruispunt Burgemeester D. Kooimanweg – Wagenweg met de voorgestelde aangepaste vormgeving.

Op het netwerk in de directe omgeving leiden de aanpassingen in het programma niet tot significant andere verkeersintensiteiten omdat in het basismodel 2030 al rekening was gehouden met een ruimtelijk programma op het Heron-terrein dat ten opzichte van het totaal beperkt afwijkt van de eerder opgestelde verkeersonderzoeken.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32