

notitie

werknummer	GLd1308
Project	Onderzoek verkeerseffecten sportzaal Kikkerpolder I
opdrachtgever	Gemeente Leiden
onderwerp	<i>Reactie op verkeersgerelateerde inspreektekst UVS cie. SO 26-6-2014</i>
datum	6 augustus 2014
van	Henk van de Langemheen
aan	Tjard Mulder, Wouter Zweerink, René van Deutekom

Samenvatting verkeersgeleleerd onderdeel van de inspreektekst

Op 26 juni jl. heeft een inspreker namens UVS bij de leden van de Raadscommissie SO ingesproken op het bestemmingsplan Kikkerpolder & Da Vinci. De inspreker verzoekt de gemeente alsnog gehoor te geven aan hun verzoek om een aanvullend onderzoek van de impact van de beoogde sporthal op de verkeerssituatie. Hierbij zou het gaan om de avondspitssituatie. De reactie van de gemeente en het adviesbureau Megaborn om geen nader onderzoek te doen, "omdat de jeugd van UVS in beginsel op de fiets komt", vindt de inspreker bedenkelijk en onprofessioneel. Het is volgens de inspreker een ervaringsfeit dat tussen 5 en 8 uur 's avonds gemiddeld 180 jeugdspelers het UVS-terrein bezoeken voor een training. Als de helft met de auto zou komen, dan zouden er dus 180 autobewegingen zijn in dit tijdsvenster.

Antwoord

De reactie van de inspreker is begrijpelijk. Als alleen wordt gekeken naar de Oegsteesterweg, dan zou een avondspitsuur een maatgevend moment kunnen zijn. Het is dan namelijk veel drukker op de Oegstgeesterweg. De vraag die echter beantwoord moet worden is of de aansluiting Groene Maredijk/Oegstgeesterweg kan functioneren.

Megaborn heeft de drie takken van aansluiting Groene Maredijk/in zijn geheel beschouwd, niet alleen de Oegstgeesterweg zelf. In deze beschouwing is Megaborn tot de conclusie gekomen dat de zondagmiddag het piekmoment is, omdat de langste wachttijden ontstaan bij het vertrekmoment na een voetbalwedstrijd.

Op basis van een expert judgement is aangegeven dat de avondspits niet het maatgevende moment is, omdat er dan relatief weinig autobewegingen van en naar het sportterrein gaan. Als gevolg van de bouw van de sportzaal zijn dit in een uur slechts 15 motorvoertuigen, inkomend en uitgaand verkeer samengenomen.

Om onze beoordeling te staven hebben we zorgvuldigheidshalve een wachttijdberekening gemaakt voor de avondspitssituatie. Daarbij hebben we gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten in 2025 op de Oegstgeesterweg en van de ervaringscijfers van de inspreker.

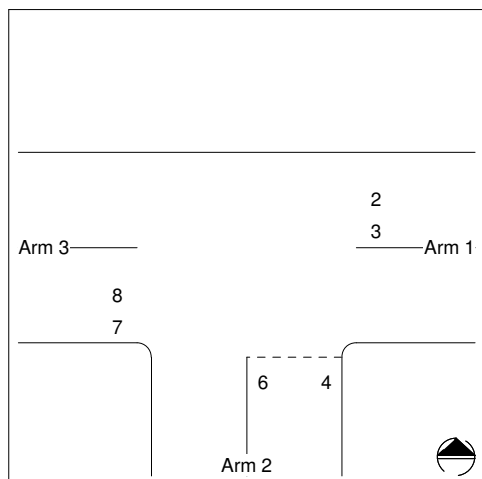
De geschatte 180 autobewegingen in 3 uur zijn omgerekend naar 60 autobewegingen per uur. De aannames dat 50% van de jeugd met de auto wordt gebracht en dat er 1 speler in 1 auto zit, passen bij een pessimistisch scenario. We zijn in de berekening uitgegaan van de ongunstigste situatie dat alle 30 autobewegingen vanuit Leiden naar het sportterrein gaan en alle 30 autobewegingen van het sportterrein weer naar Leiden gaan. Met de bouw van de sportzaal worden dit 38 autobewegingen van – en 38 autobewegingen naar Leiden. Uit de berekening blijkt dat het effect op de wachttijden niet significant is: in beide situaties zijn er bijna geen wachttijden.

Conclusie

We concluderen dan ook dat de bouw van de sportzaal in de avondspits 2025 niet zal leiden tot verkeersproblemen op de aansluiting Groene Maredijk/Oegstgeesterweg.

Bijlage

Capaciteitsberekening met methode Harders, 2025 avondspits inclusief en exclusief bouw sportzaal.



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Kruispunt Oegstgeesterweg/Groene Maredijk

Arm 1: Oegstgeesterweg

Arm 2: Groene Maredijk

Arm 3: Oegstgeesterweg

INTENSITEITEN

2025 avondspitsuur excl. bouw sportzaal

Richting 2: 770 pae/uuur

Richting 3: 30 pae/uuur

Richting 4: 30 pae/uuur

Richting 6: 0 pae/uuur

Richting 7: 0 pae/uuur

Richting 8: 810 pae/uuur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u

Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

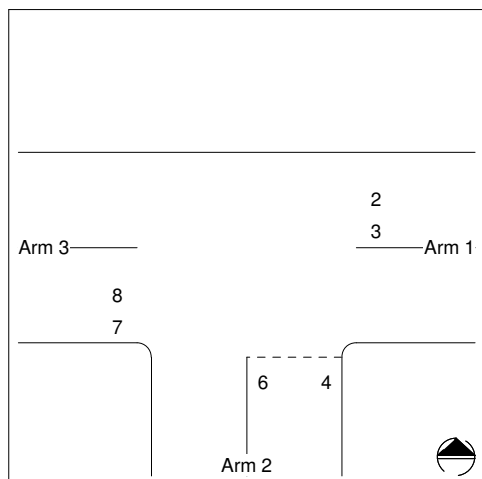
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	30	550	520	<15 sec.	Ja
4	30	550	520	<15 sec.	Ja
6	0	550	520	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-600
Geen wachttijd	0 sec. >600	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Kruispunt Oegstgeesterweg/Groene Maredijk

Arm 1: Oegstgeesterweg

Arm 2: Groene Maredijk

Arm 3: Oegstgeesterweg

INTENSITEITEN

2025 avondspitsuur incl. bouw sportzaal

Richting 2: 770 pae/uuur

Richting 3: 38 pae/uuur

Richting 4: 38 pae/uuur

Richting 6: 0 pae/uuur

Richting 7: 0 pae/uuur

Richting 8: 810 pae/uuur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u

Voorrangregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	38	550	512	<15 sec.	Ja
4	38	550	512	<15 sec.	Ja
6	0	550	512	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-600
Geen wachttijd	0 sec. >600	>600