

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Schiedam

Alternatieven afsluiting aansluiting Schiedam-centrum

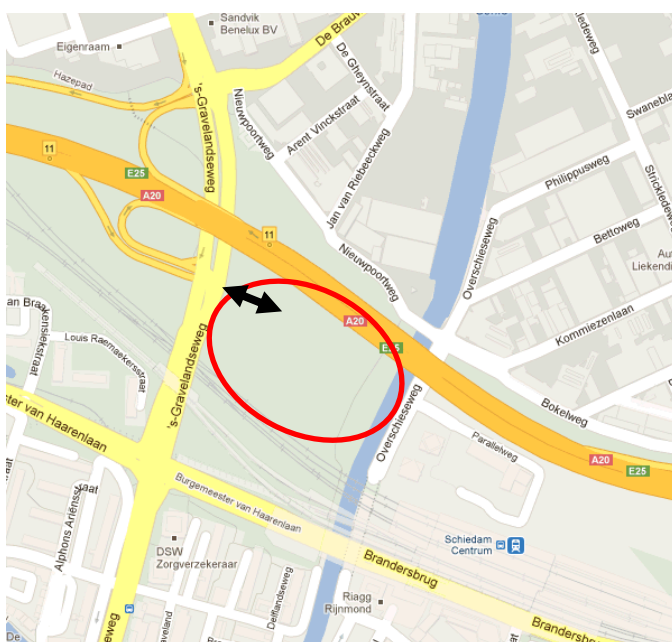
Datum
Kenmerk
Eerste versie

22 november 2012
SDM048/Wnj

1 Inleiding

In 2003 is het 'Masterplan Schieveste, kansrijk voor de regio' vastgesteld. Hierin heeft de gemeente de ambitie opgenomen om in drie fases een multifunctionele gebiedsontwikkeling te realiseren. Het programma omvat in totaal circa 166.000 m² aan voorzieningen, waarvan circa 84.000 m² kantoren, 10.000 m² woningen, 18.000 m² leisure.

Schieveste wordt ontwikkeld aan de zuidzijde van de A20, nabij de A4 die binnen enkele jaren doorgetrokken wordt richting Den Haag en op korte afstand van het vervoersknooppunt station Schiedam.



Figuur 1: plangebied Schieveste

Voor de ontsluiting van Schieveste heeft de gemeente het voornemen om het kruispunt van de 's-Gravelandseweg met de zuidelijke toe- en afrit van de A20 uit te breiden (zuidzijde aansluiting 11), met een oostelijke tak. De werkzaamheden van deze uitbreiding staan gepland voor de zomervakantieperiode (augustus) in 2013. Het voornemen is om gedurende de werkzaamheden het wegvak van de 's-Gravelandseweg gedurende een week en twee aansluitende weekeinden voor alle verkeer af te sluiten, zodat de werkzaamheden vlot en veilig uitgevoerd kunnen worden.

Voor het realiseren van een volledige afsluiting is de medewerking van Rijkswaterstaat, als beheerder van op- en afritten van de A20, nodig. De gemeente heeft Goudappel Coffeng gevraagd na te gaan wat de effecten van de afsluiting is voor de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet.

Inmiddels heeft de gemeente een 'plan B' ontwikkeld die uitgaat van het toegankelijk houden van de zuidelijke tak van de aansluiting via een bypass alleen in zuidelijke richting.

In deze notitie gaan wij in op drie vragen:

- In welke mate verhouden de verkeersintensiteiten zich in de zomerperiode tot de reguliere werkdagen buiten vakanties?
- In welke mate is een verdeling te verwachten en mogelijk over de overige aansluitingen nabij Schiedam?
- Wat zijn de effecten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid van 'plan B', zijnde het toegankelijk houden van de zuidelijke afrit?
- Wat zijn de effecten van plan B en is de eventuele overlast geringer?

Bij de analyse van de verkeersgegevens is gebruik gemaakt van telgegevens van het hoofdwegennet uit MTR+ en het verkeersmodel van de Stadsregio Rotterdam (het RVMK, versie 2.8, huidige situatie 2011). Tevens is gebruik gemaakt van visuele tellingen op het betreffende kruispunt van De Groot Volker uit 2010.

2 Verhouding verkeersintensiteiten

De verkeersstromen op de aansluiting Schiedam-centrum zijn hoofdzakelijk gericht op Rotterdam. Circa 75% van de voertuigen die aansluiting 11 gebruikt gaat naar of komt van de richting Rotterdam. Per dag maken ruim 36.000 voertuigen gebruik van de aansluiting, waarvan bijna 20.000 van de zuidelijke toe- en afrit.

	Zuid	Noord	Totaal
Toerit	14.800	4.700	19.500
Afrit	4.500	12.500	17.000
Totaal	19.300	17.200	36.500

Figuur 2: Etmaalintensiteiten aansluiting 11 Schiedam-centrum in huidige situatie (bron: RVMK SRR)

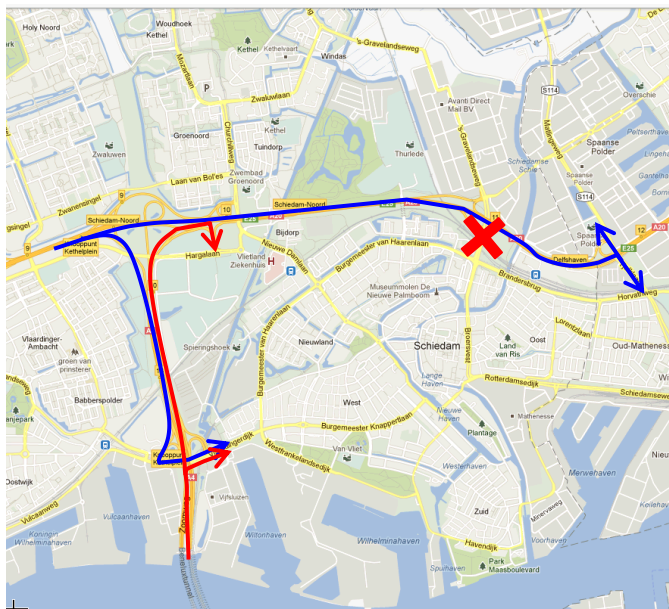
In de zomerperiode ligt de verkeersintensiteit per etmaal circa 10% lager dan buiten de vakantieperiodes (zie bijlage 1). In de ochtendspitsperiode is het effect van de vakanties groter: tussen de 10% en 20%. In de avondspits is het verval kleiner. Dat is te concluderen uit de beschikbare meetgegevens (MTR+) van Rijkswaterstaat op de A20 tussen de aansluitingen 10 (Schiedam-noord) en 11 (Schiedam-centrum).

Dat betekent dat de verkeersdruk in de zomermaanden op de zuidelijke toe- en afrit circa 2.000 voertuigen per dag lager ligt dan op reguliere werkdagen. Het verkeer richting Rotterdam (verkeer van de zuidelijke toerit) vindt via de het stedelijke netwerk een alternatieve route naar een andere aansluiting. Het verkeer dat normaliter de zuidelijke afrit gebruikt dient een alternatieve route via andere aansluitingen op de A4 of de A20 te kiezen. In de zomerperiode gaat het om circa 4.000 voertuigen per etmaal (90% van 4.500).

Verdeling van de verkeersdruk

De afsluiting van de zuidelijke afrit van aansluiting 11 betekent dat het verkeer vanaf de A4 en de A20-west naar Schiedam-centrum een andere route moet kiezen. Hiervoor zijn enkele alternatieven beschikbaar:

- Aansluiting Schiedam-noord (10) op de A20 voor verkeer uit de Beneluxtunnel;
- Aansluiting Delfshaven – Spaanse Polder (12) op de A20;
- Aansluiting Vijfsluizen (16) op de A4.



Figuur 3: alternatieve routes vanuit A20-west (blauw) en A4 (rood)

Door een tijdige en duidelijke communicatie zijn er voldoende alternatieven om zonder veel omrijden vanaf het hoofdwegennet een bestemming in Schiedam te bereiken. Verkeer vanuit de Beneluxtunnel gebruikt hiervoor de aansluitingen Vijfsluizen

en Schiedam-noord. Verkeer vanuit de richting Hoek van Holland (A20-west) maakt gebruik van de afrit Vijfsluizen via de A4 voor de westzijde van Schiedam of de afrit Delfshaven – Spaanse Polder voor de oostzijde van Schiedam.

Door de afsluiting dienen circa 4.000 voertuigen een alternatieve route te kiezen naar Schiedam. Voor de vier opties geldt dat in de vakantieperiode op etmaalbasis er voldoende ruimte ontstaat om deze voertuigen om te leiden. Op de vier omliggende afritten ontstaat hierdoor een 'reguliere' situatie, als ware het geen vakantietijd.

	Regulier	Vakantie (-10%)
A20 Delfshaven	15.200	1.500
A4 Schiedam-noord	8.200	800
A4 Vijfsluizen (oost)	13.700	1.400
A4 Vijfsluizen (west)	5.600	600
Totaal		4.300

Figuur 4: verschil verkeersdruk op aansluitingen rond Schiedam per etmaal (bron: RVMK SRR)

Conclusie is dat de verkeersdruk in de vakantieperiode op de overige aansluitingen rond Schiedam ruimte biedt om de verkeersdruk van de afrit Schiedam-centrum op te vangen, mits deze verkeersstromen goed worden geleid.

3 'Plan B': toegankelijk houden zuidelijke afrit

Een alternatief voor het afsluiten van zuidelijke afrit is het creëren van een bypass langs het kruispunt met de 's-Gravenlandseweg, zie figuur 5. Uit de visuele tellingen blijkt echter dat circa 70% van het verkeer vanaf de afrit linksaf slaat richting het bedrijvenpark 's-Graveland en Spaanse Polder. De linksafslaande beweging is in plan B niet mogelijk. Een rechtsafslaande bypass, buiten de werkzaamheden om, is wel te realiseren, waardoor het verkeer op het kruispunt met de Burgemeester van Haarenlaan een andere route moet kiezen. Dit is een onduidelijke situatie, die op de snelweg niet goed gecommuniceerd kan worden. Verwacht mag worden dat deze oplossing hierdoor ook onveiliger is vanwege zoekverkeer.



Figuur 5: schetsvoorstel bypass afrit naar 's-Gravelandseweg

Zodoende moet het verkeer richting Schiedam-noord bij de openstelling van de zuidelijke afrit gebruik maken van de twee verbindingen ter hoogte van aansluitingen 10 (Schiedam-noord) en 12 (Delfshaven). Op deze wijze worden door het verkeer onnodig extra kilometers afgelegd die kunnen worden voorkomen door het afsluiten van de afrit en het verkeer direct naar de omliggende aansluitingen te dirigeren. Bovendien is een gedeeltelijke afsluiting moeilijk te communiceren richting weggebruikers.

4 Communicatie belangrijk

Naast de specifieke communicatie die standaard wordt opgezet rondom wegwerkzaamheden, tijdelijke bewegwijzing en omleidingsroutes, zijn wij van mening, dat het verstandig is in dit geval ook de werkgevers van het bedrijvenpark 's Graveland en Spaanse Polder specifiek te benaderen. Omdat de hoofdstroom op de afrit linksaf slaat, kan extra winst behaald worden met:

- Het mijden van de spits door werknemers;
- Het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen door werknemers;
- Het faciliteren of stimuleren van thuis werken gedurende de werkzaamheden;
- Het stimuleren van het plannen van vakanties gedurende de werkzaamheden.

Op basis van deze actie is het aannemelijk dat er in de vakantieperiode 10% tot 25% extra verkeersreductie is te realiseren. In de praktijk blijkt bij het uitvoeren van werkzaamheden een deel van het verkeer “te verdampen”.

5 Conclusies

Geconcludeerd kan worden dat de verkeersintensiteiten in de zomerperiode (vakantie) per etmaal circa 10% onder het reguliere niveau liggen. In de ochtendspits tijdens vakantieperiodes is het verschil met reguliere werkdager groter: maximaal 20% afname. Deze reductie biedt voldoende ruimte om het verkeer dat in de zomerperiode van de zuidelijke afrit Schiedam-centrum gebruik maakt, om te leiden via alternatieve

aansluitingen in de directe omgeving. Dit betekent dat de intensiteiten op de omliggende aansluitingen vergelijkbaar zullen zijn met de intensiteiten op 'gewone' werkdagen. Tijdige en duidelijke communicatie langs de A4 en de A20 verdeelt het verkeer over de stedelijke inprikkers (Vlaardingerdijk, Nieuwe Damlaan, Tjalklaan-Schiedamseweg) naar Schiedam.

Een alternatieve oplossing, waarbij de afrit geopend blijft, is alleen interessant als de linksaf beweging mogelijk is. Circa 70% van het verkeer op de afrit slaat linksaf richting bedrijvenpark 's Graveland en Spaanse Polder. Als vanwege de werkzaamheden vanaf de afrit alleen een rechtsafslaande beweging mogelijk is, rijdt het verkeer onnodig om, aangezien in de directe omgeving alleen de viaducten bij aansluiting 10 (Schiedam-noord) en 12 (Delfshaven) beschikbaar zijn. Een gedeeltelijke afsluiting is moeilijk te communiceren.

Aandachtspunt is de communicatie. Naast de gebruikelijke communicatie richting inwoners en weggebruikers, kan een extra reductie van de verkeersdruk gerealiseerd worden als de werkgevers op het bedrijvenpark Spaanse Polder betrokken worden. Door het stimuleren van thuis werken, reizen buiten de spits of met alternatieve vervoerswijzen of het stimuleren van vakantie gedurende de periode, kan de verkeersdruk naar schatting met additioneel 10% tot 25% gereduceerd worden.

Bijlage 1

Etmaal	Schiedam -> Schiedam-noord	Schiedam-noord -> Schiedam
Januari	+2%	+1%
Februari	+7%	+4%
Maart	+8%	+6%
April	+9%	+7%
Mei	+8%	+8%
Juni	+9%	+11%
Juli	-	-
Augustus	0%	+1%
September	+8%	+7%
Oktober	+8%	+7%
November	+5%	Geen info
December	-4%	Geen info

Figuur 6: overzicht procentuele wijziging etmaalintensiteiten ten opzichte van juli voor jaren 2010 en 2011

Ochtendspits	Schiedam -> Schiedam-noord	Schiedam-noord -> Schiedam
April	+10%	+17%
Juni	+13%	+10%
Oktober	+19%	+8%

Avondspits	Schiedam -> Schiedam-noord	Schiedam-noord -> Schiedam
April	0%	+5%
Juni	+4%	+1%
Oktober	-7%	+10%

Figuur 7: overzicht procentuele wijziging intensiteiten in ochtend- en avondspits ten opzichte van juli in 2011