

Maricken III Oktober 2023

Verkeersonderzoek Verkeersafwikkeling



Lijst met aanpassingen

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Herzien	Vrijgegeven door
1.0	11-10			

Sweco Nederland B.V.	Handelsregister 30129769	
Onderwerp	Verkeersafwikkeling Maricken II	
Projectnummer		
Gecontroleerd door	Arnout Zaal	
Klant	Blauwhoed / BPD	
Versie	2	
Vrijgegeven door	Arnout Zaal	
Datum	11-10-2023	
Auteur	Babette den Hollander	
Documentnummer	2.0	
Document referentie	notitie verkeersafwikkeling maricken oplossing iii 2023 - It2023	

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
2.	Resultaten Modelrun	5
2.1	Verschil basisjaar 2018 en referentievariant 2033	5
2.2	Verschil referentievariant 2033 en Oplossingsvariant 2033	7
2.3	Verschil in spitsuren referentievariant 2033 en Oplossingsvariant 2033	9
2.4	Omgeving plangebied	10
3.	Conclusies	11

1. Inleiding

In de gemeente De Ronde Venen zijn er verschillende ontwikkelingen gepland. Zo zijn er diverse plannen om woningbouw te realiseren. Eén van deze plannen betreft de realisatie van Maricken II. In totaal worden circa 650 woningen gerealiseerd. Maricken II is gepositioneerd naast Maricken I, een eerdere ontwikkeling die in 2021 is opgeleverd.

1.1 Aanleiding

In 2019 heeft Sweco in opdracht van BPD Ontwikkeling een rapportage opgesteld omtrent drie varianten van de ontsluiting voor woningbouwlocatie Maricken II. Destijds was er sprake van een woningbouwprogramma van ongeveer 500 woningen. Tegenwoordig zijn de plannen dusdanig aangepast dat er sprake is van circa 650 woningen. Sweco heeft voor de ontsluiting in 2022 een actualisatie van het verkeersonderzoek gedaan. In het kader van het bestemmingsplan voor Maricken II is er gekozen voor een oplossingsvariant met drie ontsluitingen.

Werkwijze

Voor de verschillende varianten van de ontsluiting van Maricken II zijn modelruns uitgevoerd. Deze notitie behandelt de uitkomsten van deze modelruns ten behoeve van verkeersafwikkeling. Hiertoe wordt het basisjaar vergeleken met de referentievariant 2033. Vervolgens worden de verschillen tussen de referentievariant 2033 en de Oplossingsvariant 3 2033 behandeld. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt welke wegvakken een toename of afname van verkeer zullen krijgen ten gevolge van routekeuzes vanuit het plangebied.

2. Resultaten Modelrun

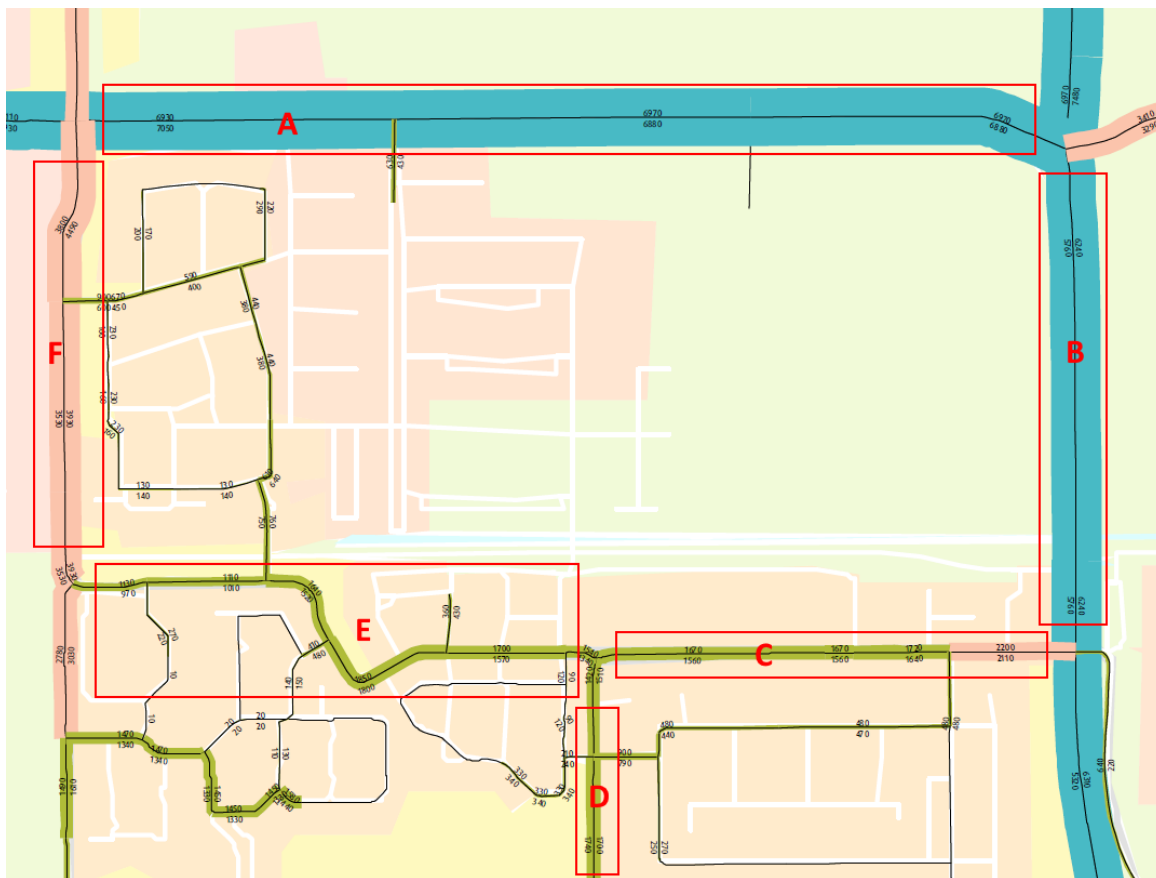
De oplossingsvariant voor de ontsluiting van Maricken II betreft een ontsluiting aan de noordzijde (Mijdrechtse Dwarsweg), een volwaardige ontsluiting richting Maricken I (Westzijde) en een ontsluiting aan de zuidzijde (Wethouder van Damlaan).

Het adviesbureau Goudappel B.V. heeft in oktober 2022 een verkeersmodel aangeleverd om onder andere de Oplossingsvariant 3 mee door te rekenen. In dit hoofdstuk is de analyse van de uitkomsten van de modelrun van de oplossingsvariant beschreven.

2.1 Verschil basisjaar 2018 en referentievariant 2033

In figuur 1 is het plangebied van Maricken II weergegeven. Met rood zijn de omliggende wegvakken gemarkeerd (A t/m. F), welke onderdeel zijn van de ontsluiting op wijk- en stedelijk niveau. In tabel 1 zijn de bijbehorende etmaalintensiteiten van motorvoertuigen weergegeven, corresponderend met de wegvakken A t/m. F. De etmaalintensiteiten zijn op basis van het regionale verkeersmodel Noord-Holland Zuid versie 3.1, waarbij 2018 een weergave geeft van de huidige intensiteiten en 2033 een weergave geeft van de intensiteiten van 2033 (extrapolatie). De referentie situatie in 2033 kent wel ontwikkeling van Maricken I en niet die van Maricken II.

De stijging is procentueel weergegeven, evenals de theoretische capaciteit van de wegvakken. Wat opvalt is dat alle wegvakken binnen de theoretische capaciteit vallen. Wegvakken C en D hebben wel een relatief sterke stijging qua verkeerdruk, wat te relateren is aan de oplevering van Maricken I.



Figuur 1: plangebied Maricken II

Wegvak	A	B	C	D	E	F
2018	13.900	12.000	4.300	2.900	3.300	8.300
2033	15.400	13.100	5.400	3.100	3.300	8.100
Stijging	11%	9%	26%	7%	0%	-2%
Theoretische capaciteit	20.000	20.000	15.000	15.000	6.000	15.000

Tabel 1 Etmaalintensiteiten van motorvoertuigen in 2018 en 2033

2.2 Verschil referentievariant 2033 en Oplossingsvariant 2033

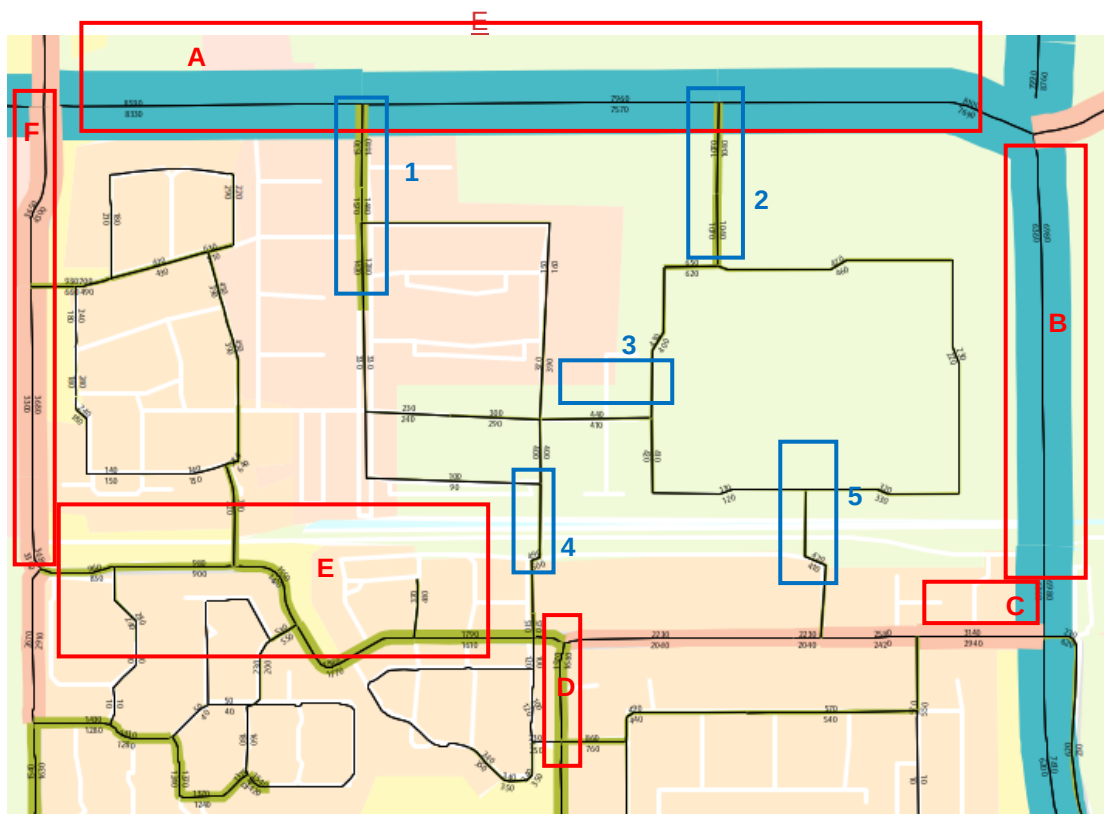
In figuur 2 is Oplossingsvariant 3 van Maricken II in het plangebied weergegeven. Er is gekeken naar de verschillen in etmaalintensiteiten op de wegvakken A t/m. F, deze verschillen zijn weergegeven in tabel 2. Daarnaast is gekeken naar de verschillen in etmaalintensiteiten van de ontsluitingsmogelijkheden (1 t/m. 5) van Maricken II, deze verschillen zijn weergegeven in tabel 3.

Het voordeel van de driedelige ontsluiting is dat het verkeer nog beter wordt verspreid en niet onnodig op wegen rijdt in een richting die niet overeenkomt met de bestemming. Het nadeel is dat de derde ontsluiting voor een toename op de Pastoor Kannelaan zorgt. Deze toename komt door verkeer dat voorheen voor de uitrijroute ten zuiden van Maricken I koos of voorheen noordelijk de Mijdrechtse Dwarsweg op ging.

De noordelijke ontsluitingswegen uit Maricken I en II blijven echter nog altijd het meest populair.

Wat opvalt is dat de gekozen ontsluitingsvariant voor Maricken II, geen grote invloed heeft op de verkeersintensiteiten in het gehele netwerk. De grootste stijgingen vinden plaats op wegvak C, D en E. Dit is verklaarbaar omdat dit de direct opvolgende zuidelijke ontsluitingswegen voor het plangebied zijn. Alle wegvakken vallen nog binnen de theoretische maximale capaciteit. Daarnaast vallen ook de ontsluitingswegen voor Maricken II ruim binnen de theoretische capaciteit.

De intensiteit van de Wethouder van Damlaan, wegvak 5 wordt in de modelplot als 800 mvt/etmaal getoond. De Wethouder van Damlaan kent als kleine woonstraat geen aparte intensiteit in de referentiesituatie. De inschatting is dat, op basis van overleg met gemeente en expert judgement, dat de bestaande intensiteit 800 mvt/etmaal kent. Daartoe is tabel 3 aangepast naar 1.600 mvt/etmaal. Hiermee blijft de intensiteit nog wel binnen de theoretische capaciteit.



Figuur 2: Etmaalintensiteiten van motorvoertuigen in de referentievariant en Oplossingsvariant 3

Wegvak	A	B	C	D	E	F
Referentie 2033	15.400	13.100	5.400	3.100	3.300	8.100
Variant 2033	15.500	13.300	6.100	3.200	3.400	8.000
Stijging	1%	2%	13%	3%	3%	-1%
Theoretische capaciteit	20.000	20.000	15.000	15.000	6.000	15.000

Tabel 2: etmaalintensiteiten van referentie- en Oplossingsvariant 3

Wegvak	1	2	3	4	5
Referentie 2033	3.100	0	0	900	0
Variant 2033	3.000	2.100	900	1.000	1.600
Theoretische capaciteit	6.000	6.000	4.000	4.000	4.000

Tabel 3 etmaalintensiteiten van de ontsluitingswegen van Maricken II

2.3 Verschil in spitsuren referentievariant 2033 en Oplossingsvariant 2033

Naast etmaalintensiteiten is voor de ontsluitingswegen van Marickens II ook gekeken naar de verkeersintensiteiten in de ochtend- en avondspits. Wat opvalt is dat de ochtend- en avondspits niet volledig symmetrisch zijn. Er komt in de avond niet evenveel verkeer aan als dat er in de ochtend vertrekt. Dit beeld ontstaat op alle ontsluitingswegen. In de avond gaat verhoudingsgewijs meer verkeer de wijk uit, dit is toe te schrijven aan bezoeken aan nabijgelegen voorzieningen, zoals weergegeven en toegelicht in de volgende alinea.

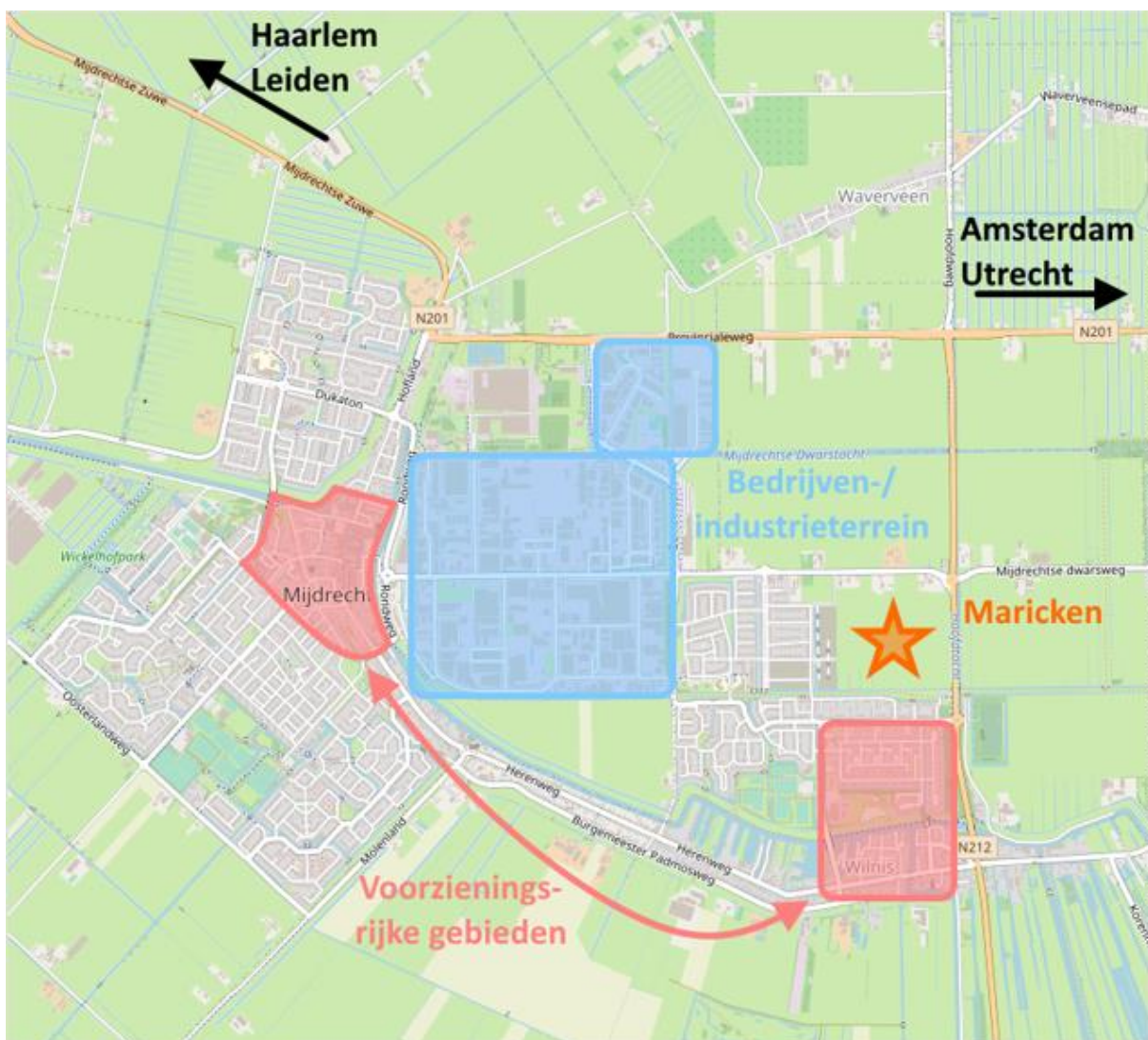
Wegvak	1	2	3	4	5
<i>Ochtendspits inkomend</i>	80	60	50	30	100
<i>Ochtendspits uitgaand</i>	250	200	50	100	20
<i>Avondspits inkomend</i>	290	230	70	100	50
<i>Avondspits uitgaand</i>	170	130	80	60	100

Tabel 4: ochtend- en avondspits van de ontsluitingswegen uitgesplitst naar inkomend en uitgaand verkeer

2.4 Omgeving plangebied

Maricken II ligt nabij voorzieningsrijke gebieden, zo is er een klein stedelijk centrum in Mijdrecht, met het gemeentehuis van de gemeente De Ronde Venen. In Wilnis is eveneens een klein centrum, gelegen langs de vaart. Er ligt een bedrijven- en industrieterrein direct ten noordwesten/westen van Maricken I en II. Verkeer vanuit het plangebied kent een relatie met deze centra wat tot uiting komt met de hogere intensiteiten op de tussenliggende wegen.

Naast de relatie met de lokale omgeving is er ook een duidelijke relatie met de N201. Deze belangrijke verbinding richting de rijkswegen heeft veel verkeer om te verwerken. Uiteindelijk liggen Amsterdam en Utrecht op 25 tot 35 kilometer afstand, Haarlem en Leiden liggen op 35 tot 45 kilometer afstand. Dit zijn op een groter schaalniveau de belangrijkste herkomst en bestemmingen.



Figuur 3: (nabijgelegen) voorzieningen en plaatsen omgeving Maricken II

3. Conclusies

Tussen 2018 en 2033 stijgen zonder infrastructurele aanpassingen of woningbouw de verkeersintensiteiten op het verkeersnetwerk rondom het plangebied. Daarbij is wegvak C, de Pastoor Kannelaan een relatieve uitschieter. Dit is echter te relateren aan de oplevering van Maricken I na 2018, het basisjaar voor het verkeersmodel. Alle wegvakken blijven binnen de theoretische maximale capaciteiten.

Bij het ontwikkelen van Maricken II en met de toevoeging van noordelijke, zuidelijke en westelijke verkeersontsluitingen, draagt Maricken II niet bij aan een grote stijging van verkeersintensiteiten in het netwerk. Ook met de komst van de 650 woningen en de bijbehorende ontsluitingswegen, vallen de nabije verkeersintensiteiten binnen de theoretische capaciteitswaarden en is het onwaarschijnlijk dat dit gaat leiden tot verkeersoverlast.

De ochtend- en avondspitsuren zijn niet symmetrisch. Omdat de avondspits relatief gezien veel uitgaande bewegingen kent op alle ontsluitingsroutes, is het goed aanneembaar dat verkeer aan het einde van de werkdag de wijk verlaat met (recreatieve) voorzieningen als bestemming.