

Maricken II Oktober 2022

Verkeersonderzoek Verkeersafwikkeling



Lijst met aanpassingen

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Herzien	Vrijgegeven door
1.0	28-10			
2.0	2-11	Kleine tekstuele aanpassingen		

Sweco Nederland B.V.
Onderwerp Handelsregister 30129769
Projectnummer Verkeersafwikkeling Maricken II
Gecontroleerd door 51003746
Klant Stijn Altena
Versie Blauwhoed / BPD
Vrijgegeven door 2
Datum Robert Coffeng
Auteur 02-11-2022
Documentnummer Arnout Zaal
Document referentie 2.0
 NL22-648800269-35904




Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
	Werkwijze	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 verschillende ontwikkelingen gepland. Zo zijn er diverse plannen om woningbouw te realiseren. Een van deze plannen betreft de realisatie van Maricken II, welke 2 fases kent. In totaal worden circa 650 woningen gerealiseerd. Binnen het uitwerkingsplan worden 396 woningen mogelijk gemaakt. Maricken II is gepositioneerd naast Maricken I, een eerdere ontwikkeling die in 2021 is opgeleverd. Maricken II bestaat uit fase 1 en fase 2. Ten behoeve van fase 1, waar verschillende disciplines bij betrokken zijn, zijn er in het kader van het uitwerkingsplan meerdere modelruns gedaan.

1.1 Aanleiding

In 2019 heeft Sweco in opdracht van BPD Ontwikkeling een rapportage opgesteld omtrent verschillende varianten van 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 van de ontsluiting in 2022 een actualisatie van het verkeersonderzoek gedaan. In het kader van het uitwerkingsplan voor Maricken II is gekozen voor een oplossingsvariant met twee ontsluitingen.

Werkwijze

Voor deze ontsluitingen 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 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

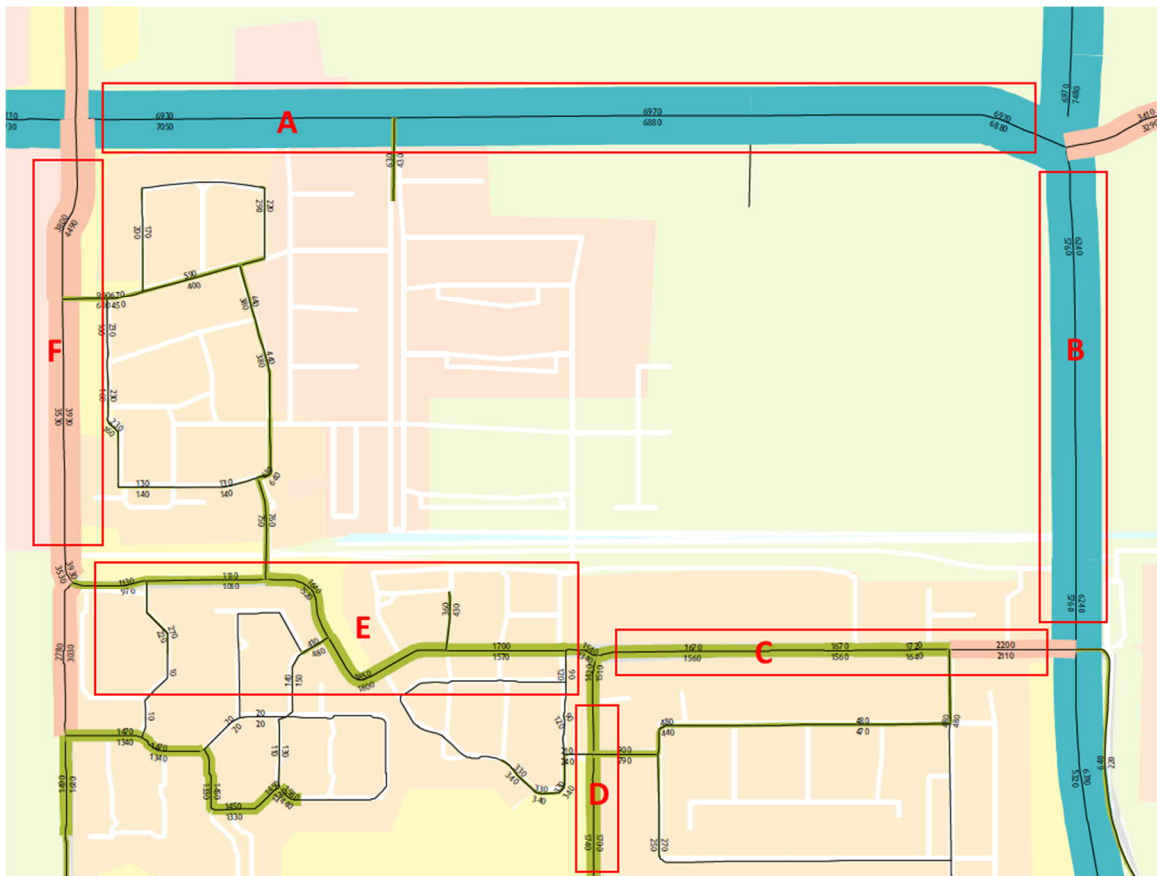
De oplossingsvariant voor de ontsluiting van Maricken II betreft een ontsluiting aan de noordzijde (Mijdrechtse Dwarsweg) en een volwaardige ontsluiting richting Maricken I (Westzijde).

Het adviesbureau Goudappel B.V. heeft in oktober 2022 een verkeersmodel aangeleverd om onder andere de oplossingsvariant 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), die 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 referentiesituatie 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 verkeersdruk, wat te relateren is aan de oplevering van Maricken I.



Figuur 1 Plangebied Marickendijk II

Tabel 1 Etmaalintensiteiten van motorvoertuigen in 2018 en 2033

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

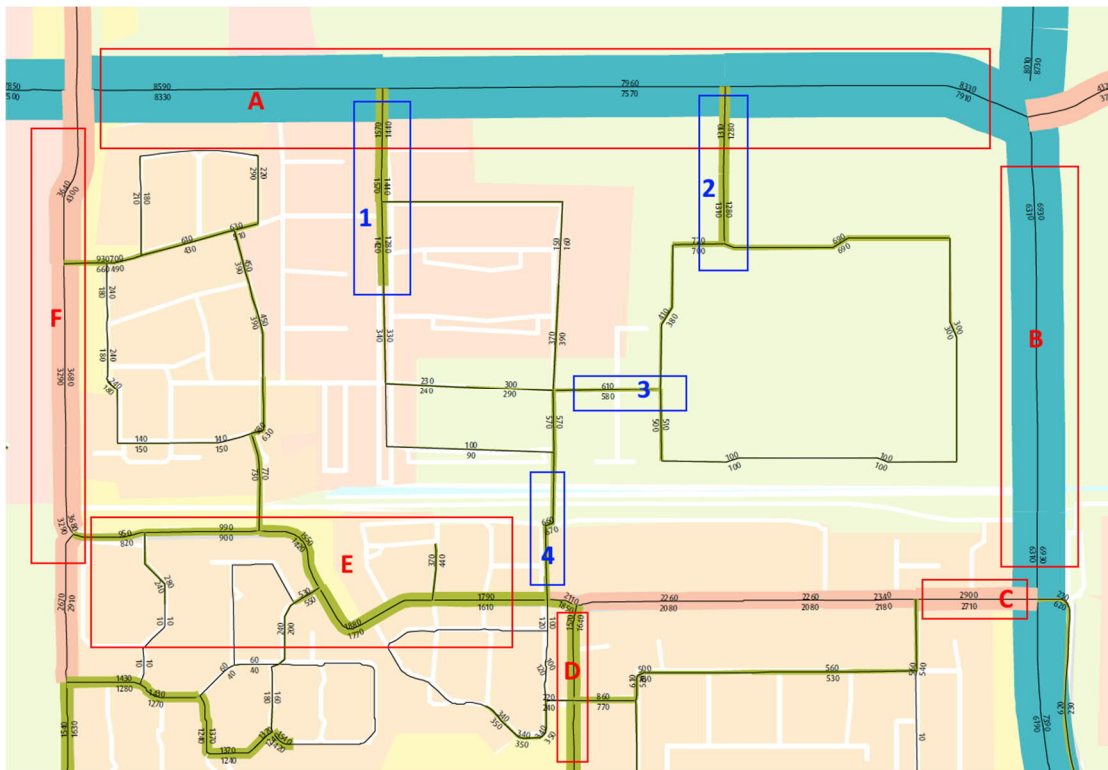
2.2 Verschil referentievariant 2033 en oplossingsvariant 2033

In Figuur 2 is de oplossingsvariant 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 4) van Maricken II. Deze verschillen zijn weergegeven in Tabel 3.

Het voordeel van de westelijke ontsluiting richting Maricken I is dat hierdoor een snelle route voor autoverkeer ontstaat naar de voorzieningen in Wilnis. Het nadeel is ook dat er meer verkeer uitwisselt tussen Maricken I en II. Via deze ontsluiting is het voor een deel van Maricken II immers een reële optie om snel(ler) op de Mijdrechtse Dwarsweg uit te komen. Tevens is het voor een deel van Maricken I mogelijk om sneller, via Maricken II, naar de Mijdrechtse Dwarsweg te komen. Hierdoor is in beide gebieden, maar vooral in Maricken I, sprake van gebiedsoneigen verkeer.

Het effect van de verkeersontsluiting naar het zuiden toe betekent ook een toename op de Wethouder van Damlaan. Echter, het deel van de Wethouder van Damlaan dat vanuit Maricken I direct aansluit op de Pastoor Kannelaan heeft een profiel dat tweerichtingsverkeer voldoende toelaat en zijn daar geen knelpunten te verwachten.

Wat opvalt is dat de gekozen ontsluitingsvariant voor Maricken II, geen significant 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 directe zuidelijke ontsluitingswegen van 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.



Figuur 2 Etmaalintensiteiten van motorvoertuigen in de referentievariant en oplossingsvariant

Tabel 2 Etmaalintensiteiten van referentie- en oplossingsvariant

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	13.200	5.600	3.200	3.400	7.900
Stijging	1%	1%	4%	3%	3%	-2%
Theoretische capaciteit	20.000	20.000	15.000	15.000	6.000	15.000

Tabel 3 Etmaalintensiteiten van de ontsluitingswegen van Maricken II

Wegvak	1	2	3	4
Referentie 2033	3.100	0	0	900
Variant 2033	3.000	2.600	1.200	1.300
Theoretische capaciteit	6.000	6.000	4.000	4.000

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.

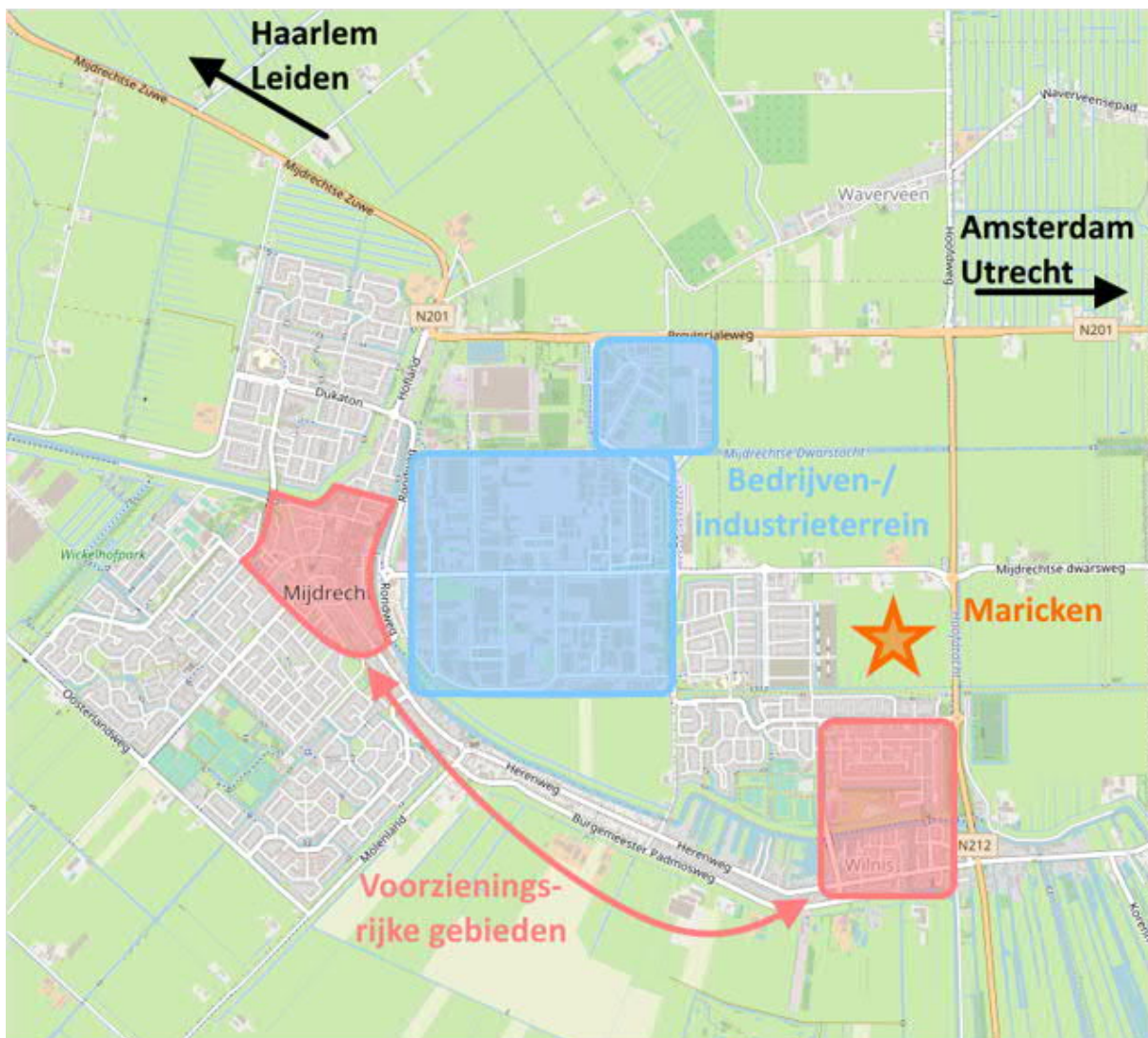
Tabel 4 Ochtend- en avondspits van de ontsluitingswegen uitgesplitst naar inkomend en uitgaand verkeer

Wegvak	1	2	3	4
Ochtendspits inkomend	80	80	60	40
Ochtendspits uitgaand	250	260	100	140
Avondspits inkomend	290	290	110	140
Avondspits uitgaand	170	150	100	80

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 en westelijke verkeersontsluitingen, draagt Maricken II niet bij aan een significant 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.

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.