

Gemeente Wormerland

Verkeersgegevens Poort van Wormer

Gemeente Wormerland

Verkeersgegevens Poort van Wormer

Datum	20 juli 2010
Kenmerk	WML034/Kzj/0221
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Wormerland
Titel rapport	Verkeersgegevens Poort van Wormer
Kenmerk	WML034/Kzj/0221
Datum publicatie	20 juli 2010
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer S. Bukman
Projectteam Goudappel Coffeng	de heer T.S. de Boer en de heer J.Y. Keizer
Projectomschrijving	Onderzoek naar de verkeerscijfers ten behoeve van de actualisatie van de onderzoeken luchtkwaliteit en geluidshinder voor het plan 'Poort van Wormer'
Trefwoorden	verkeersontwikkeling, verkeerscijfers, verkeersintensiteiten, bestemmingsplan, nieuwbouw, Poort van Wormer

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Verkeersintensiteiten	3
3	Verkeersverdelingen	7

1 Inleiding

De gemeente Wormerland is voornemens een woonwijk te ontwikkelen ten noordwesten van Wormer. Het plan 'Poort van Wormer' omvat de bouw van circa 370 woningen. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is inzicht nodig in de verkeerseffecten en de effecten van het plan op het milieu.

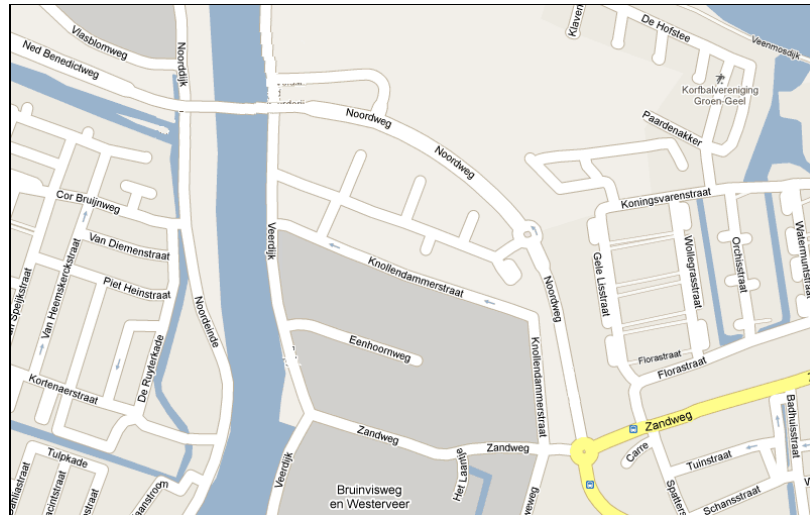
In 2005 heeft Goudappel Coffeng BV verkeerskundig onderzoek verricht naar de ontwikkeling van woningen op de locatie 'Poort van Wormer'. De onderzoeksresultaten zijn gepresenteerd in het rapport 'Verkeerskundig onderzoek Poort van Wormer'. Het rapport heeft kenmerk WML009/Wrj/0119 en dateert van 6 mei 2005.

De gemeente Wormerland heeft Goudappel Coffeng opdracht verleend de destijds opgestelde verkeersgegevens te actualiseren. In deze notitie worden de geactualiseerde verkeersgegevens gepresenteerd. Deze cijfers vormen de basisgegevens voor de benodigde actualisatie van het onderzoek luchtkwaliteit en het akoestisch onderzoek.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in 2008 en is beschreven in het rapport 'Consequenties wegverkeerslawaaï Poort van Wormer' (kenmerk WML030/Pme/0199 d.d. 10 maart 2008). In het akoestisch onderzoek van 2008 zijn de verkeerscijfers voor het jaar 2015 opgewaardeerd voor het jaar 2018. Hierbij is voor het verkeer een groeipercentage van 1% per jaar gehanteerd.

Bij het onderzoek luchtkwaliteit, uitgevoerd in opdracht van Partheon, is uitgegaan van dezelfde uitgangspunten. Dit onderzoeksrapport dateert van 14 maart 2008 en heeft kenmerk PT0006/Kno/0022.

In de onderzoeken worden de wegvakken van de Noordweg, de Veerdijk en de Knolendammerstraat beschouwd. Ook de nieuw aan te leggen weg in het plangebied is in het onderzoek meegenomen. In figuur 1.1 is het plangebied met de omliggende wegen weergegeven.



Figuur 1.1: Situering wegen nabij plangebied Poort van Wormer

2 Verkeersintensiteiten

Alle gehanteerde verkeersintensiteiten zijn gepresenteerd als weekdaggemiddelden in aantallen motorvoertuigen per etmaal.

Bij de actualisatie van de milieuonderzoeken wordt uitgegaan van de te verwachten verkeerscijfers van het planjaar 2020. Dit is het jaar circa 10 jaar na het vaststellen van het plan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de autonome ontwikkeling, dus zonder ontwikkeling van het plan Poort van Wormer, en de plansituatie met de ontwikkeling van de Poort van Wormer.

In overleg met de gemeente Wormer is vastgesteld dat het eerder gehanteerde groei-percentage van 1% verkeer per jaar nog steeds van toepassing is. De verkeerscijfers voor 2020 kunnen worden berekend door de cijfers van 2018 te verhogen met 1% per jaar. De cijfers voor 2018, geldend als uitgangspunt voor deze studie, zijn weergegeven in tabel 2.1.

	intensiteiten plansituatie 2018
Noordweg (west)	13.400
Noordweg (midden)	12.900
Noordweg (zuid)	13.400
Veerdijk	1.900
Knollendammerstraat	700

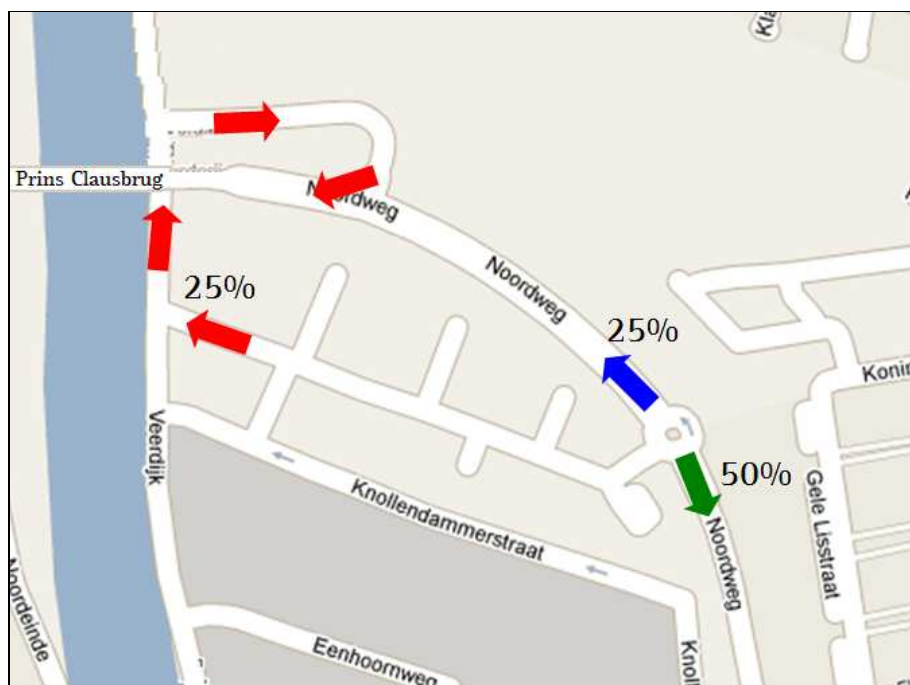
Tabel 2.1: Intensiteiten 2018

Het plan Poort van Wormer omvat circa 370 woningen. Dit aantal woningen genereert een hoeveelheid van circa 2.200 voertuigbewegingen per etmaal.

Verkeersverdeling

De Poort van Wormer zal een directe ontsluiting krijgen op de Noordweg, welke zal plaatsvinden via een nieuw aan te leggen rotonde. Een tweede ontsluiting van het plangebied is via de Veerdijk. Via de Veerdijk kan het verkeer via een lus op de Prins Clausbrug in de Noordweg komen. Geschat wordt dat van het totale aantal van 2.200 motorvoertuigen circa 25% via de Veerdijk zal gaan rijden.

De overige 75% van de verkeersbewegingen rijdt via de directe ontsluiting op de Noordweg. Van dit verkeer heeft eenderde een relatie met de noordelijke richting en tweederde een relatie met de zuidelijke richting van de Noordweg. Een en ander is schematisch weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Schematische verdeling verkeersstromen van en naar de Poort van Wormer

Noordweg

De Noordweg kan worden verdeeld in drie wegvakken. Het deel ten westen van de aansluiting met de Veerdijk (deel west), het deel tussen de aansluiting met de Veerdijk en de nieuwe rotonde (deel midden) en het deel ten zuiden van de nieuwe rotonde (deel zuid). Deze wegvakken zijn weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2: Wegvakken Noordweg

Op basis van het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek en de te verwachten autonome verkeersgroei kan worden gesteld dat er in de toekomst (2020) op de Noordweg, zonder de ontwikkeling van de Poort van Wormer, circa 12.600 motorvoertuigen per etmaal rijden. Wanneer de hiervoor besproken verkeersverdeling in het plangebied daar aan toe wordt gevoegd, leidt dit tot:

- 13.700 verkeersbewegingen op het westelijk deel,
- 13.150 verkeersbewegingen op het middendeel, en
- 13.700 verkeersbewegingen op het zuidelijk deel.

Overige ruimtelijke ontwikkelingen

Door de gemeente Wormerland is aangegeven dat er in Wormer nog een andere nieuwbouwlocatie gepland is. Aan de oostzijde van Wormer wordt het sportcomplex WSV'30 herontwikkeld. Hier zullen circa 100 woningen gebouwd worden. Geschat wordt dat deze ontwikkeling van invloed is op het aantal verkeersbewegingen op de Noordweg. Op de overige wegen rond de locatie Poort van Wormer worden geen effecten verwacht als gevolg van de ontwikkeling van de 100 woningen.

De hoeveelheid verkeer die deze ontwikkeling zal genereren wordt geschat op circa 600 verkeersbewegingen per etmaal. Dit plangebied wordt ontsloten via de straten Dorpsstraat en Wezenland. Via Wezenland zal het verkeer vervolgens ook afgewikkeld

worden op de Dorpsstraat. Op de Dorpsstraat kunnen dus 600 extra verkeersbewegingen verwacht worden.

Verwacht wordt dat het verkeer op de Dorpsstraat zich gelijkmatig verdeelt over de oostelijke en westelijke richting, dus 300 motorvoertuigen per richting. Van de 300 extra verkeersbewegingen in westelijke richting zal een deel bij de rotonde in de Zandweg een relatie hebben met de noordelijke richting. Bij deze beschouwing is er echter, veiligheidshalve, vanuit gegaan dat alle ritten via de Noordweg rijden. Uitgangspunt is dan ook dat de herontwikkeling van het WSV'30-terrein op de Noordweg circa 300 extra verkeersbewegingen per etmaal veroorzaakt. Na toevoeging van het WSV'30-verkeer, wordt dan ook uitgegaan van:

- 14.000 verkeersbewegingen op het westelijk deel,
- 13.450 verkeersbewegingen op het middendeel, en
- 14.000 verkeersbewegingen op het zuidelijk deel.

Veerdijk

Zoals reeds beschreven is zal een kwart van de 2.200 voertuigbewegingen ten gevolge van de ontwikkeling van de Poort van Wormer worden afgewikkeld via de Veerdijk. De verwachting is dat het verkeer op de Veerdijk de noordelijke richting kiest om via een lus alsnog de Noordweg te bereiken.

Voor het akoestisch onderzoek in 2008 zijn op de veerdijk verkeersstellingen uitgevoerd. Op basis van deze tellingen werd een verkeersintensiteit van 1.900 motorvoertuigen per etmaal in 2018 (inclusief ontwikkeling Poort van Wormer) bepaald. Voor de bepaling van de situatie van 2020 is een kleine verkeersgroei toegepast. Uitgangspunt voor de Veerdijk is een hoeveelheid van 2.000 motorvoertuigen per etmaal.

Knollendammerstraat

De Knollendammerstraat is een straat met eenrichtingsverkeer. Gemotoriseerd verkeer mag alleen vanaf de Zandweg richting de Veerdijk rijden. Uitgegaan wordt van 700 verkeersbewegingen in 2018. Vertaald naar 2020 levert dit circa 750 verkeersbewegingen op.

Resumé

De hiervoor beschreven bepaling van de verkeersintensiteiten zijn samengevat in tabel 2.2.

	autonome ontwikkeling 2020	planbijdrage Poort van Wormer	intensiteiten plansituatie 2020
Noordweg (west)	12.900	1.100	14.000
Noordweg (midden)	12.900	550	13.450
Noordweg (zuid)	12.900	1.100	14.000
Veerdijk	1.450	550	2.000
Knollendammerstraat	550	200	750

Tabel 2.2: Weekdaggemiddelde verkeersintensiteiten in aantal motorvoertuigen per etmaal

3 Verkeersverdelingen

Naast de verkeersintensiteiten zijn ook een tweetal verkeersverdelingen van belang.

Het betreft:

- de verdeling van het verkeer over het etmaal;
- de verdeling van het verkeer over de voertuigcategorieën.

Verdeling van het verkeer over het etmaal

Voor het akoestisch onderzoek is inzicht nodig in de verdeling van het verkeer over het etmaal. In tabel 3.1 is de verdeling van het verkeer over de dagperiode (07.00–19.00 uur), avondperiode (19.00–23.00 uur) en nachtperiode (23.00–06.00 uur) weer-gegeven.

	dag (%)	avond (%)	nacht (%)
Noordweg	7,1	2,1	0,8
Veerdijk	6,9	2,1	1,0
Knollendammerstraat	7,0	2,6	0,7
Nieuwe weg plangebied	7,0	2,6	0,7

Tabel 3.1: Gemiddeld uurpercentage per etmaalperiode

De verdeling van het verkeer over het etmaal is voor de Noordweg en de Veerdijk niet gewijzigd ten opzichte van de gehanteerde verdeling in het akoestisch onderzoek uit 2008. Deze gegevens zijn destijds gebaseerd op verkeerstellingen op de Veerdijk. Voor de Knollendammerstraat is de verdeling van het verkeer over het etmaal iets gewijzigd ten opzichte van het eerdere onderzoek. Destijds is niet geheel terecht gesteld dat de verdeling voor deze weg vergelijkbaar zijn met de verdeling op de Veerdijk. De Knollendammerstraat is te typeren als woonstraat. Vandaar dat hierbij dezelfde verdeling gehanteerd dient te worden als de verdeling op de nieuwe weg door het plangebied. Voor deze beide wegen wordt uitgegaan van een representatief gemiddelde voor vergelijkbare situaties in Nederland. Er wordt uitgegaan van een ‘worst case’ scenario.

Verdeling van het verkeer over de voertuigcategorieën

In tabel 3.2 zijn per wegvak een overzicht gegeven van de aandelen middelzwaar en zwaar vrachtverkeer in de plansituatie. Deze gegevens zijn relevant voor zowel het onderzoek luchtkwaliteit als het akoestisch onderzoek.

	dag		avond		nacht	
	mv (%)	zv (%)	mv (%)	zv (%)	mv (%)	zv (%)
Noordweg	11,9	7,4	5,3	2,0	8,0	6,0
Veerdijk	5,1	6,6	0,2	2,4	2,3	5,4
Knollendammerstraat	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0
Nieuwe weg plangebied	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0

Tabel 3.2: Aandeel middelzwaar (mv) en zwaar (zv) vrachtverkeer per etmaalperiode

Voor het onderzoek luchtkwaliteit is geen onderverdeling per periode van toepassing, maar kan worden volstaan met de etmaalgemiddelden. In tabel 3.3 zijn de etmaalgemiddelde voertuigtypeverdelingen weergegeven, voor zowel de autonome ontwikkeling als de plansituatie.

	autonome ontwikkeling		plansituatie	
	mv (%)	zv (%)	mv (%)	zv (%)
Noordweg	9,5%	6,0%	9,5%	6,0%
Veerdijk	4,4%	7,3%	3,4%	5,5%
Knollendammerstraat	3,0%	1,0%	3,0%	1,0%
Nieuwe weg plangebied	3,0%	1,0%	3,0%	1,0%

Tabel 3.3: Aandeel middelzwaar (mv) en zwaar verkeer (zv) over het etmaal.

Ten opzichte van de eerdere onderzoeken zijn de voertuigtypeverdelingen voor de Veerdijk en de Knollendammerstraat gewijzigd. De verdelingen voor de Noordweg en de nieuwe weg door het plangebied zijn niet gewijzigd.

Voor de voertuigtypeverdeling op de Veerdijk was in het eerdere akoestisch onderzoek geen rekening gehouden met een groter percentage personenauto's als gevolg van de ontwikkeling van het plan. Het aandeel vrachtverkeer ligt hierdoor, met de ontwikkeling van het plan, iets lager. Verondersteld is dat het plan geen invloed heeft voor het aandeel vrachtverkeer op de Noordweg.

Zoals reeds beschreven, is de Knollendammerstraat bij de verdelingen als woonstraat beschouwd. Voor het aandeel vrachtverkeer wordt uitgegaan van een representatieve situatie voor een woonstraat in Nederland.