

RHO ADVISEURS - MEMO

DATUM 19 december 2022
KENMERK 20211702/47756/
VAN Martijn van Delden

PROJECT 20211702 BP Herontwikkeling Westlandse Druif
OPDRACHTGEVER Verkade Beheer B.V.

VERKEERSGENERATIE EN VERKEERSAFWIKKELING

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 381. Voor het plangebied wordt op basis van de omgevingsadressendichtheid en het autobezit per kengetal het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden. De gemeente Westland is volgens het CBS een 'matig stedelijke' gemeente en het plan ligt in het gebied 'rest bebouwde kom'.

De verkeersgeneratie is bepaald voor een gemiddelde weekdag en een gemiddelde werkdag. De CROW-kentallen gaan uit van weekdagintensiteiten. De gemiddelde werkdagintensiteit is bepaald door gebruik te maken van een omrekenfactor 1,33 welke CROW 381 noemt voor werkfuncties.

Beoogde situatie

De totale bedrijfsoppervlakte bedraagt 6.500 m².

Tabel 1 Verkeersgeneratie plangebied in mvt/etmaal

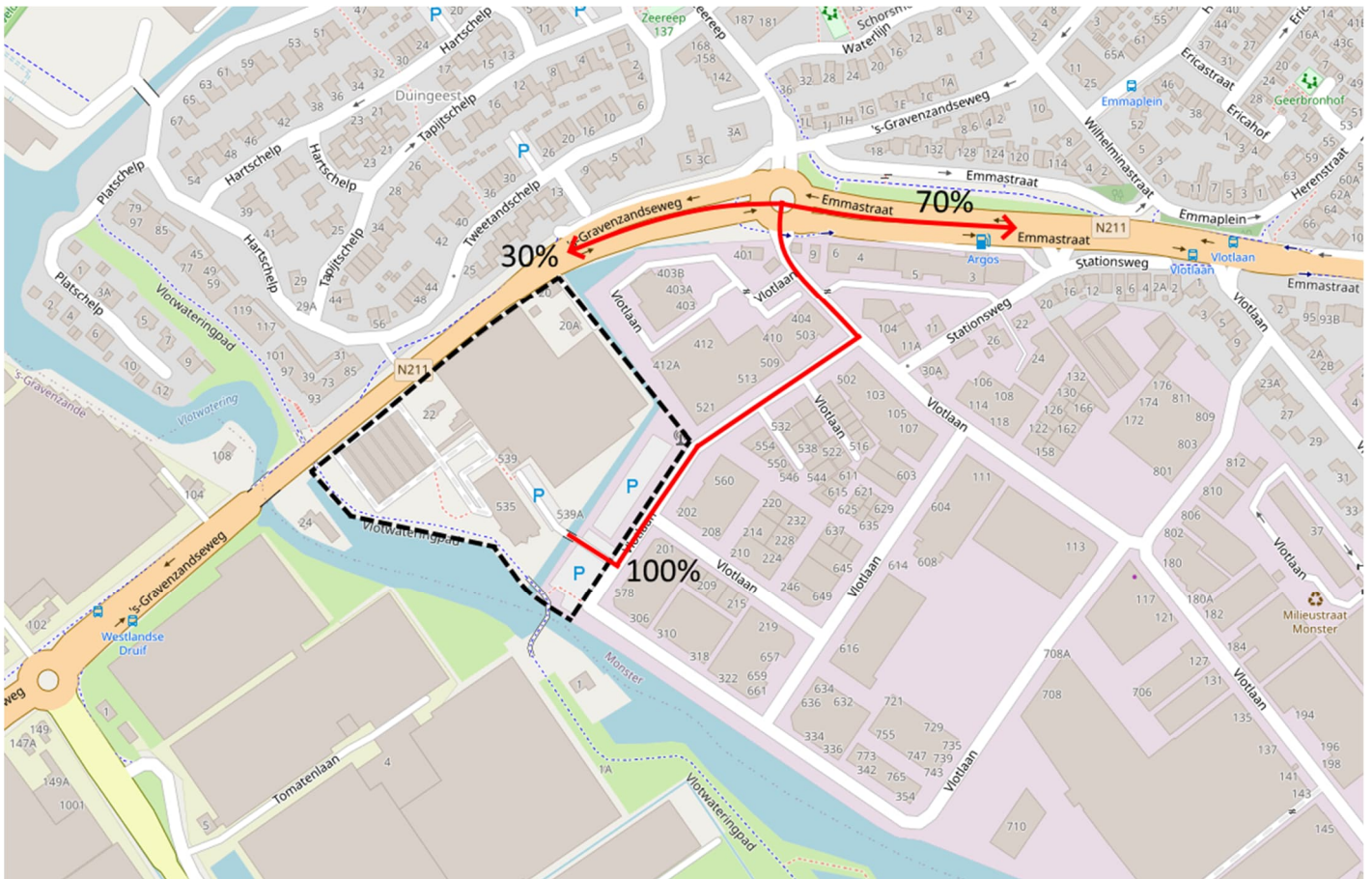
Functie	Functie CROW-381	Aantal / m ²	Kengetal	Verkeersgeneratie	
				weekdag	werkdag
Bedrijfsverzamelgebouw	Bedrijfsverzamelgebouw	6.500 m ² bvo	7,35 per 100 m ² bvo	477,8	635,4
Totaal				478	636

De beoogde ontwikkeling leidt tot een verkeersgeneratie van 478 mvt/weekdag en 636 mvt/werkdag.



Verkeerstoedeling

Het plangebied wordt via de Vlotlaan ontsloten. Op basis van de navigatietool van Google Maps en expert judgement is een inschatting gemaakt van de toedeling van het verkeer vanaf het plangebied (zie onderstaande afbeelding). De verwachting is, gelet op de ligging van kernen in de omgeving, dat het grootste aandeel weggebruikers via het oosten het plangebied bereikt.



Beoordeling verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Het plangebied zal in eerste instantie op de Vlotlaan worden ontsloten, waarna het op de rotonde 's-Gravenzandseweg-Emmastraat zich opsplijt in 30% in westelijke richting en 70% in oostelijke richting. Voor het beoordelen van de verkeerskundige effecten zijn werkdagintensiteiten maatgevend. In tabel 2 is per wegvak de verdeling van de verkeersgeneratie van het plangebied weergegeven.

Tabel 2 Verkeersintensiteiten in de autonome situatie in mvt/etmaal (bron: NSL-monitoringstool)

Wegvak	Autonome situatie (2022)	Planbijdrage	Autonome situatie + plan
Vlotlaan ¹	2.500	636	3.136
's-Gravenzandseweg (N211)	13.900	191	14.091
Emmastraat (N211)	15.000	445	15.445

Verkeersafwikkeling

Vlotlaan

De Vlotlaan is, conform Duurzaam Veilig, gecategoriseerd als erftoegangsweg. Een erftoegangsweg kan normaal gesproken een verkeersintensiteit tussen de 4.000 en 6.000 mvt/etmaal vlot en veilig verwerken. Gezien de huidige inrichting van de Vlotlaan en de lage intensiteit op de weg zal de verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

's-Gravenzandseweg

De 's-Gravenzandseweg kent in de autonome situatie een verkeersintensiteit van circa 13.900 mvt/werkdag. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal dit toenemen met circa 191 mvt/werkdag. Gezien de huidige verkeersintensiteit en de relatief lage verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling, kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling op de 's-Gravenzandseweg niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling.

Emmastraat

De Emmastraat kent in de autonome situatie een verkeersintensiteit van circa 13.900 mvt/werkdag. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal dit toenemen met circa 445 mvt/werkdag. Gezien de huidige verkeersintensiteit en de relatief lage verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling, kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling op de Emmastraat niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling.

Verkeersveiligheid

Vlotlaan

Gezien de huidige verkeersintensiteit en de relatief lage verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling, kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling op de Vlotlaan niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid.

's-Gravenzandseweg en Emmastraat

Gezien de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid.

¹ Geen intensiteiten bekend. Gezien de functies en de beperkte mogelijkheden voor doorgaande verkeer, wordt aangenomen dat de intensiteit circa 2.500 mvt/etmaal bedraagt.