

Notitie

Ontsluiting bouwlocatie Wateringen-Noord

Wateringen-Noord is een bouwlocatie met maximaal 1050 woningen. De locatie bevindt zich tussen de Poeldijkseweg aan de zuidkant en de Erasmusweg aan de noordkant, en verder met een begrenzing door de Ambachtsweg aan de oostkant (zie fig. 1).

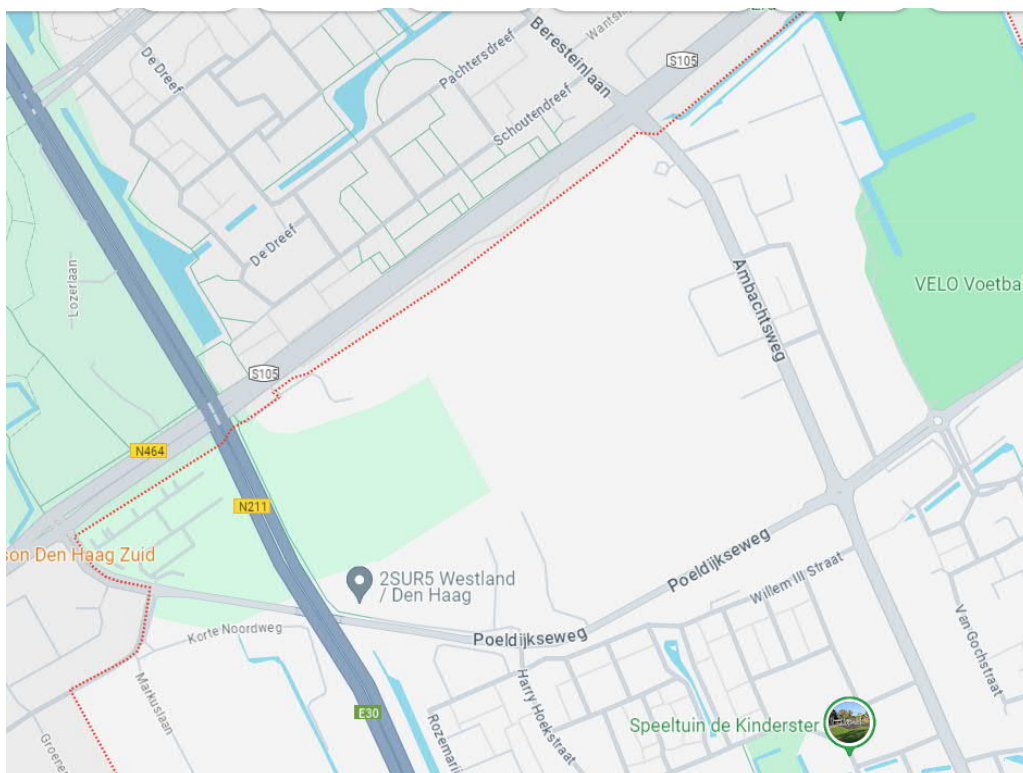


Fig. 1 Locatie Wateringen-Noord

De consequenties voor de verkeerssituatie rond de bouwlocatie zijn bepaald voor het planjaar 2040 met behulp van het Verkeersmodel Metropoolregio Rotterdam Den Haag (V-MRDH).

In dat model zijn situaties doorgerekend zonder en met die 1050 woningen. Dit geeft voor het etmaal en voor de beide spitsen belastingen van het wegennet. Die belastingen zijn bepaald voor de jaargemiddelde werkdag en voor de jaargemiddelde weekdag. Met de werkdagintensiteiten worden verkeersanalyses gevoed, met de weekdagintensiteiten de milieumodellen van geluid en luchtkwaliteit.

De aantallen verplaatsingen in de beide spitsen, 's ochtends van 7-9 en 's avonds van 16-18 uur, zijn gebruikt om verkeerssimulaties te voeden. Dit zijn dynamische modellen waarmee op een zeer realistische manier het verkeersproces wordt nagebootst, waardoor duidelijk wordt welke onderdelen

van het wegennet misschien minder goed functioneren, eventueel al zonder de invulling van de bouwlocatie dan wel met de bouwlocatie.

De resultaten van deze simulaties zijn beschikbaar in aantallen voertuigen per uur op elk wegvak, gemiddeld per spits. Gegeven dat de omvang van het verkeer in de avondspits duidelijk hoger is dan de ochtendspits richt de analyse in deze notitie zich daarop.

De ontsluiting van de bouwlocatie bestaat uit een tweetal aansluitingen van de centrale verbindingsweg op het bestaande wegennet.

De eerste ontsluiting is aan de zuidkant op de Poeldijkseweg, ter hoogte van de Harry Hoekstraat. Daar bevindt zich nu een voorrangskruising met de Poeldijkseweg als voorrangsweg. In de toekomst zal daar een rotonde gerealiseerd worden.

De andere ontsluiting is op de Ambachtsweg vlakbij de Erasmusweg. De Ambachtsweg is net ten zuiden van de ontsluitingsweg afgesloten voor doorgaand verkeer door een poller die alleen bepaalde categorieën verkeer doorlaat zoals openbaar vervoer en hulpdiensten.

Kruispunt Poeldijkseweg – Harry Hoekstraat

Deze kruising bestaat in de uitgangssituatie zonder woningbouw uit de huidige kruisingsvorm met een ontsluiting aan de noordkant van de bestaande bebouwing.

In bijgaande figuren zijn met kleuren wegvakken aangegeven waar de snelheid ;duidelijk lager is dan het geldende maximum. Met geel worden wegvakken aangegeven waar de gemiddelde snelheid over de 2-uursspitsperiode ergens tussen de 40 en 60% van het maximum berekend wordt, in stedelijke omgevingen nog steeds een aanvaardbare snelheid. Oranje geeft wegvakken aan waar de gemiddelde snelheid tussen de 20 en de 40% van het wettelijk maximum is en met rood de plaatsen waar die snelheid niet verder komt dan 20% van het maximum.

De uitgevoerde verkeerssimulatie laat zien dat zonder de woningbouw de doorstroming op dit kruispunt goed is.

In deze situatie is de Poeldijkseweg nog voorrangsweg, de vertragingen treden dus op op de kruisende bewegingen vanuit beide kanten.



Fig. 2 Zonder woningbouw

Vraag is of deze kruising met rotonde ook goed zou functioneren, maar die vraag ligt nu niet voor.

Indien de woningbouwlocatie wordt gerealiseerd zal daar ook een ombouw van deze kruising aan gekoppeld worden. Het wordt in principe een enkelstrooksrotonde. Consequentie daarvan is dat alle richtingen voorrang moeten geven aan het verkeer op de rotonde, dus ook het verkeer op de Poeldijkseweg, dat nu nog voorrang heeft op de zijtakken.

Dit leidt ertoe dat de drukste richting minder gemakkelijk doorstroomt, het is de avondspits en veel verkeer komt vanuit het Westland en vanaf de Wippolderlaan/Lozerlaan uit het westen naar de rotonde toe. Dit geeft daar duidelijk een reductie van de gereden gemiddelde snelheid, zie fig. 3.

Vanuit alle richtingen speelt een snelheidsreductie, maar die is duidelijk beperkter op de andere takken van de kruising. In die andere richtingen zijn lengte en reductie beperkt.

In het algemeen is een zekere wachttijd voor een rotonde in de spits een gewoon fenomeen.



Fig. 3 Met woningbouw

Zeker in een grootstedelijke omgeving als hier is vertraging heel normaal. Toch is het zeker van belang om na te gaan hoe we deze vertragingen moeten waarderen. Daarom zijn de berekende verkeersstromen ook beoordeeld met de Meerstrooksrotondeverkenner. Die analyse geeft aan dat het totaalbeeld van de rotonde zeker acceptabel is, de verzadigingsgraad komt rond de 0,6 uit.

Een belangrijke verklaring voor het iets strengere beeld uit de simulatie is het gegeven dat de instelling van het simulatieprogramma mensen extra veilig een rotonde op laat rijden, dus minder dan in werkelijkheid geneigd zijn om kleinere hiaten op de rotonde te benutten om deze op te rijden. Zouden we een scherpere instelling kiezen dan komen er gunstiger beelden uit. Het getoonde beeld van fig. 3 is niet onaanvaardbaar, wat door de Meerstrooksrotondeverkenner bevestigd wordt.

Kruispunt Erasmusweg – Ambachtsweg – Beresteinlaan

Op deze kruising is het verkeer nu geregeld met een verkeersregelinstallatie (VRI). Dit zal in de toekomst niet anders zijn. Uitgangspunt in de simulaties met het verkeersmodel is het handhaven van de regeling die goed aansluit bij het verkeer in 2040 zonder de realisatie van de bouwlocatie. Het verkeer stroomt dan goed door, de wegvakken waarover de snelheid duidelijk gereduceerd is beperken zich tot lengtes die normaal zijn voor een geregelde kruising. Het meeste verkeer zal toch even tot stilstand komen alvorens door te kunnen, waardoor de snelheidsreductie gemakkelijk tot 20% of minder van de limiet komt.

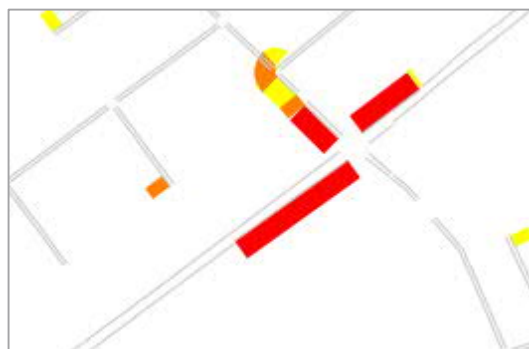


Fig. 4 Zonder bouwlocatie

Met bouwlocatie worden de delen van het wegennet waarover de snelheid gereduceerd is langer, logisch want er zal meer verkeer rijden. De regeling wordt daarbij in de simulatie gelijk gehouden. De vertragingen nemen op de meeste takken toe, maar niet onaanvaardbaar, met hooguit een halvering van de snelheid.

Door een optimalisatie van de regeling is hier wellicht nog winst te boeken, bijvoorbeeld in termen van het herverdelen van de pijn over de Erasmusweg als hoofdweg versus de zijtakken.

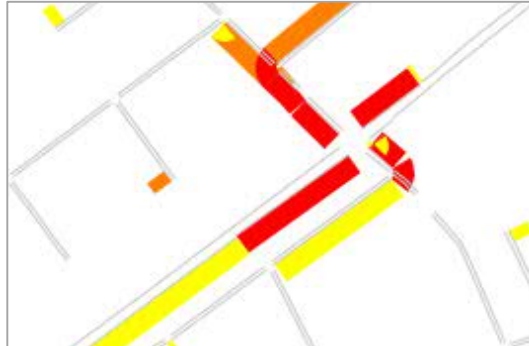


Fig. 5 Met bouwlocatie

Conclusies

De ontsluiting van de bouwlocatie Wateringen-Noord kan geregeld worden met aansluitingen op de Poeldijkseweg en de Erasmusweg. Op beide kruisingen zal de verkeersafwikkeling acceptabel zijn, ondanks toegenomen verkeersstromen van en naar de bouwlocatie. Verder ook ondanks nieuwe doorgaande verkeersstromen mogelijk geworden door de nieuwe verbinding tussen Poeldijkseweg en Erasmusweg. Met name aan de kant van de Erasmusweg is verdere optimalisatie mogelijk door aanpassing van de verkeersregeling.