
OPLEGNOTITIE

Van : ing. R. Meijs
Project : De Kortsluiting
Opdrachtgever : Gemeente Het Hoge Land

Datum : 6 november 2019

Betreft : Actualisatie verkeersstromen



Aanleiding

De wijziging in verkeersstromen als gevolg van het nieuwe tracé zijn onderzocht door Sweco (Verkenning en beoordeling alternatieven, 27 januari 2017). In het onderzoek van Sweco staat dat de verkeersafwikkeling is beoordeeld op basis van bestaande onderzoeksgegevens: kentekenonderzoek en verkeerstellingen uit 2012 en 2013 en het verkeersmodel uit 2015. Met deze gegevens is door adviesbureau WMA in januari 2019 ook het akoestisch onderzoek uitgevoerd en zou in het najaar van 2019 ook de stikstofberekening worden uitgevoerd.

In juli 2019 is het bestemmingsplan in ontwerpfase gegaan. Hierop zijn onder andere zienswijzen gekomen waarbij de (verouderde) gehanteerde verkeersintensiteiten in twijfel zijn gebracht.

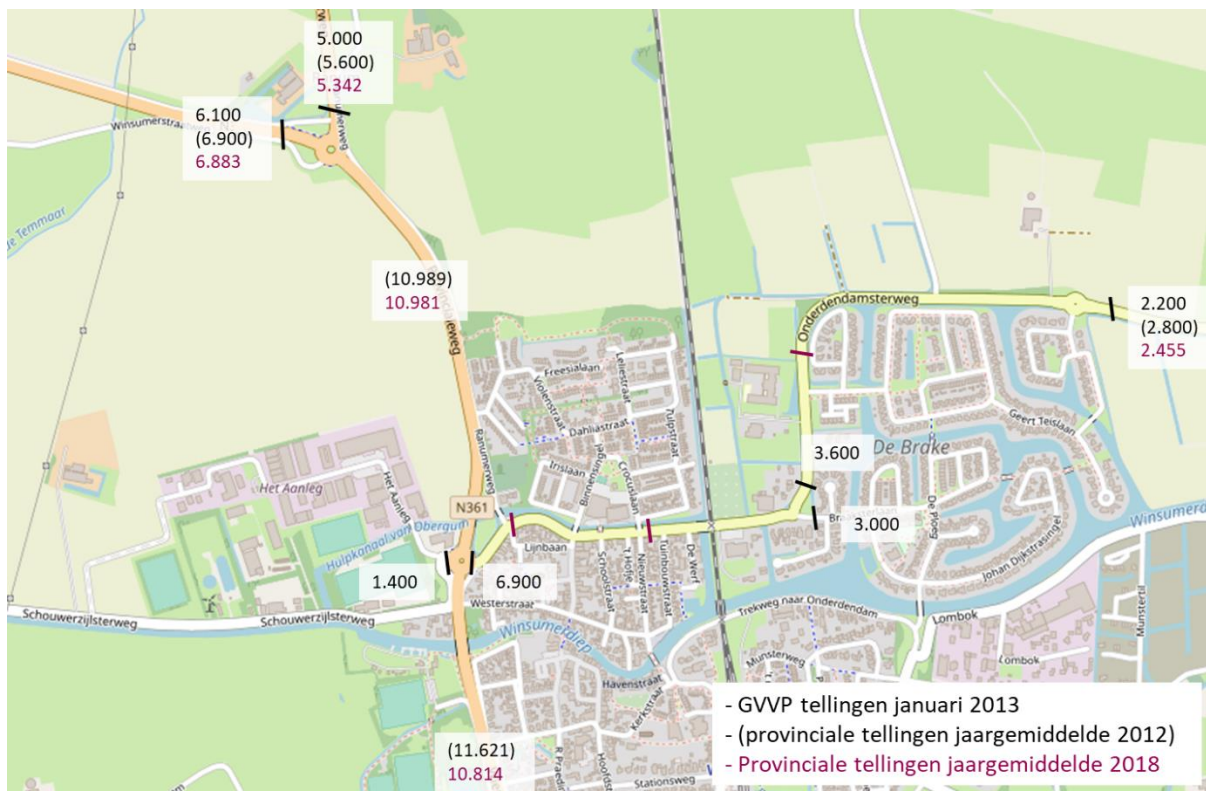
Oplegnotitie

Aan de hand van actuele intensiteiten is met deze oplegnotitie bezien of de intensiteiten in de tussentijd zijn gewijzigd en zo ja, of dit significante gevolgen heeft voor de *verkeersstromen* en dus ook het *akoestisch onderzoek*. Daarnaast zijn de verkeersintensiteiten nodig voor de *stikstofberekening*.

Verkeersintensiteiten

Op de website www.verkeersmonitor.nl zijn verkeersintensiteiten beschikbaar van de provinciale wegen van de provincies Friesland, Groningen en Drenthe. Op deze manier zijn actuele intensiteiten achterhaald van de N361, N363 en N996. Naast de verkeersstromen op de provinciale wegen zullen de gevolgen van de nieuwe verbindingsweg binnen de kern voornamelijk merkbaar zijn op de Onderdendamsterweg, wat de N361 in de huidige situatie verbind met de N996. Op de Onderdendamsterweg staan op meerdere wegvakken snelheidsdisplays (oktober 2019) in de vorm van 'smileys', die verschijnen bij het voldoen aan de maximum snelheid. Deze displays tellen ook het verkeer, maar zijn op basis van de output niet accuraat gebleken. Zo heeft het alleen het verkeer uit één richting geteld en blijkt uit ervaring met deze displays dat het ook vaak geen verkeer waarneemt wat relatief kort achter elkaar rijdt. Van de wegen in de kern zijn hierdoor geen representatieve actuele intensiteiten beschikbaar.

De actuele intensiteiten van de provinciale wegen zijn opgenomen in figuur 1, hier zijn ook de oudere intensiteiten uit het onderzoek van Sweco in opgenomen. De intensiteiten zijn weergegeven in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) van een gemiddelde werkdag.



Figuur 1 Intensiteiten uit het onderzoek van Sweco (zwart) en actuele intensiteiten vanuit de verkeersmonitor Noord-Nederland (paars)

Vergelijking intensiteiten provinciale wegen

Uit figuur 1 is te zien dat de intensiteiten gedurende de jaren niet erg afwijkend zijn. De jaargemiddelde tellingen uit 2012 en 2018 zijn het beste te vergelijken, aangezien de tellingen uit 2013 alleen van de maand januari zijn. Op de N361 ten noorden van Winsum blijft de intensiteit gedurende deze jaren nagenoeg gelijk. Alleen op het deel ter hoogte van de kern Winsum is deze met circa 800 mvt/etmaal afgenomen. Op de N363 is de intensiteit met circa 250 mvt/etmaal afgenomen. Op de N996 is ook een afname van circa 350 mvt/etmaal zichtbaar.

Geconcludeerd wordt dat op de ontsluitende wegen van Winsum sprake is van een lichte afname in verkeersintensiteiten.

Vergelijking intensiteiten gemeentelijke wegen

De gevolgen van de realisatie van de Kortsluiting zal in de kern voornamelijk merkbaar zijn op de Onderdendamsterweg. Verkeersintensiteiten van deze weg zijn alleen beschikbaar uit 2013. Op basis van de beperkte wijziging in intensiteiten van de provinciale wegen, kan worden geconcludeerd dat er geen verkeersgroei in Winsum is op te merken wat relatie heeft met de provinciale wegen.

Het is echter wel mogelijk dat er sprake is van verschuivingen in verkeersstromen in de kern zelf. Hier kan met name sprake van zijn door ruimtelijke ontwikkelingen in de kern. Als zienswijze op het 'ontwerp bestemmingsplan' wordt bijvoorbeeld gesteld dat na 2013 een tweetal supermarkten zijn gerealiseerd nabij de Onderdendamsterweg. Het zou gaan om een Albert Heijn en een Aldi. De Aldi is echter op 10 november 2011 geopend, ruim voor de verkeerstelling in 2013. De Albert Heijn is in 2014 gevestigd in het voormalige pand van de supermarkt C1000, welke sinds 1994 in Winsum zat. Deze wisseling van supermarktketen vond plaats op gelijke vloeroppervlakte. In 2016 is de Albert Heijn wel uitgebreid van 1.150 m² naar 1.584 m². Op basis van kencijfers van het CROW¹ komt dit overeen met een verkeerstoename van 585 mvt/etmaal.

¹ Kennisplatform met betrekking tot verkeer en vervoer. CROW publicatie 381 geeft inzicht in de verkeersgeneratie van een 'fullservice supermarkt'. Voor een 'niet-stedelijke' gemeente met een ligging in 'rest bebouwde kom' bedraagt het kencijfer gemiddeld 134,7 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo)

Doordat verder geen grote woningbouwopgaven zijn gerealiseerd in Winsum, is de vraag naar boodschappen ook niet evenredig gegroeid aan deze theoretische verkeerstoename. De verkeerstoename vanuit de uitbreiding van de supermarkt zal in de werkelijkheid dan ook niet zo groot zijn. Naast het feit dat het deels een modernisering van de supermarkt is geweest, zal het eerder geleid hebben tot een verschuiving van verkeersstromen tussen andere supermarkten.

Overige ontwikkelingen die invloed zouden kunnen hebben op de verkeersstromen zijn de uitbreiding van de sportvoorzieningen ten westen van de Wierdaweg (N361) en de reconstructie van kruispunten op de N361, het tracé tussen Groningen en Lauwersoog. Uit figuur 1 blijkt dus dat deze ontwikkelingen niet tot een zichtbare verkeerstoename hebben geleid.

Gelet op bovenstaande argumenten wordt geconcludeerd dat er sprake kan zijn van verschuivingen in de verkeersstromen in de kern en het ook mogelijk is dat er meer verplaatsingen worden gemaakt met de auto. De verwachting is echter niet dat dit leidt tot significante, merkbare verkeertoesnames ten opzichte van de verkeersintensiteiten uit 2013, zoals opgenomen in figuur 1.

Gevolgen voor de verkeersstromen

De intensiteiten op de provinciale wegen zijn niet toegenomen, plaatselijk wel afgenomen. Dit leidt er toe dat de beoordeling van de verkeersafwikkeling niet is onderschat. De Onderdendamsterweg zal na realisatie van de Kortsluiting minder verkeer verwerken. Met name het doorgaande verkeer zal gebruik maken van de Kortsluiting in plaats van de Onderdendamsterweg. De effecten op de Onderdendamsterweg als gevolg van de Kortsluiting zijn hierdoor positief.

Een eventuele wijziging in verkeersintensiteiten van 2013 ten opzichte van de huidige situatie in 2019 zal daarmee ook niet leiden tot significante gevolgen in de verkeersafwikkeling.

Gevolgen akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

In het akoestisch onderzoek is getoetst of de geluidbelasting op de woningen gelegen in de geluidzone van de nieuwe weg voldoen aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast is het geluidseffect onderzocht vanwege de aanleg van de kruising met N361 en de Onderdendamsterweg, waarbij tevens rekening is gehouden met verandering van verkeersstromen. Hierbij is getoetst of de aanliggende woningen ten gevolge van de Kortsluiting een verhoging van de geluidsbelasting ondervinden van 1,5 dB of meer, waarbij opvulling tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB toegestaan.

De maatgevende intensiteiten voor de heersende situatie (2019) en de toekomstige situatie na realisering kortsluiting (2030) zijn bepaald op basis van de intensiteiten op de provinciale wegen en de Onderdendamsterweg. De intensiteiten op de provinciale wegen blijven nagenoeg gelijk, waarbij eerder sprake is van een verkeersafname. In het akoestisch onderzoek is bovendien een autonome verkeersgroei toegepast van 0,2% per jaar. Dit aantal is landelijk gezien laag, maar uit de tellingen van 2013 ten opzichte van 2018 blijkt dat er zelfs sprake is van een afname. De geluidberekeningen zijn daardoor eerder worst-case dan dat er sprake is van een onderschatting.

Doordat de intensiteit op de Onderdendamsterweg naar verwachting weinig is gewijzigd in de periode van 2013 tot 2019, zullen de conclusies ook niet wijzigen. Dit kan worden onderbouwd doordat de resultaten van het akoestisch onderzoek nog ruimte bieden alvorens de grenswaarden van een significante geluidstoename wordt bereikt. De geluidbelasting als gevolg van de nieuwe weg bedraagt maximaal 47 dB op bestaande woningen. De geluidstoename als gevolg van de nieuwe kruispunten en wijziging in verkeersstromen bedraagt maximaal 0,95 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de geluidstoename van 1,5 dB worden hierbij niet overschreden. Eventuele wijzigingen in verkeersintensiteiten op de Onderdendamsterweg tussen 2013 en 2019 zullen ook niet leiden tot een overschrijding van deze grenswaarden.

De eventuele wijziging in verkeersstromen door het ontbreken van actuele verkeersstellingen op de Onderdendamsterweg is naar verwachting dermate klein dat de conclusies uit het akoestisch onderzoek niet zullen wijzigen.

Stikstofonderzoek

Voor de stikstofberekening zijn in eerste instantie de toekomstige verkeersstromen na realisatie van de kortsluiting van belang. Indien de toekomstige verkeersstromen niet tot resultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar leiden, is geen nader onderzoek en/of saldering noodzakelijk. De te hanteren verkeersintensiteiten zijn voor milieuberekeningen gelijk. Voor het stikstofonderzoek kan zodoende worden aangesloten bij de gemiddelde weekdagintensiteiten uit het akoestisch onderzoek.

Voor het akoestisch onderzoek zijn daarbij de verkeersstromen één jaar voor reconstructie en tien jaar na reconstructie leidend. Voor het stikstofonderzoek geldt het jaar van ingebruikname. Doordat de autonome verkeersgroei erg laag is, is voor de stikstofberekening de wat hogere intensiteit uit 2030 als worst-case scenario gebruikt.

Met de intensiteiten uit het akoestisch onderzoek kan een goede uitspraak worden gedaan over de uitstoot van stikstof van de toekomstige verkeersstromen, de gebruiksfase. Eventuele wijzigingen als gevolg van het ontbreken van actuele intensiteiten op de Onderdendamsterweg zullen geen significante effecten hebben.