

Memo Beoordeling geactualiseerde verkeersgeneratie

Datum: 12-6-2020
Status: Definitief
Opsteller(s): Mark van Raaij & Wilco Heemrood
Projectnummer: P19-0066

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Verkeersgeneratie	2
2.1	Uitgangspunten	2
2.2	Verkeersgeneratie	3
3	Conclusie	4

1 Inleiding

In een eerder stadium is voor project Nieuw Rhijngest-Zuid een verkeersonderzoek gedaan. Dit onderzoek was mede gebaseerd op de CROW publicatie 317. Inmiddels is er een nieuwe publicatie gepubliceerd: CROW publicatie 381.

In deze memo is de verkeersgeneratie voor project Nieuw Rhijngest-Zuid berekend op basis van de CROW publicatie 381 en de meest recente inzichten RO-inzichten.

Op basis van 'expert judgement' is een inschatting gemaakt van de impact van deze nieuwe verkeersgeneratie-cijfers op de verkeersafwikkeling in de projectomgeving. Hierbij is ook gebruik gemaakt van de inzichten verkrtegen uit bovengenoemd verkeersonderzoek waarbij het verkeersmodel RVMK Holland Rijnland is toegepast.

In hoofdstuk 2 is de methodiek beschreven waarmee de nieuwe verkeersgeneratie is bepaald. De verkregen resultaten worden besproken in hoofdstuk 3.

Voor een verdere uitwerking van het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek wordt verwezen naar het document *Memo Nieuw Rhijngest-Zuid, 4cast, dd 7 november 2020*.

2 Verkeersgeneratie

2.1 Uitgangspunten

In deze subparagraaf worden de uitgangspunten voor de gevoeligheidsanalyse beschreven.

In onderstaande tabel is weergegeven welke categorieën uit het CROW. Dezelfde koppeling is gebruikt in het verkeersonderzoek.

Tabel 2-1: Categorisering voor woning- bouwprogramma van gevoeligheidsanalyse

Categorie (Mobiliteitsplan)		Categorie (CROW)
Studentwoning	→	kamerverhuur, studenten niet zelfstandig
Appartementen sociale huur (midden/goedkoop)	→	huur, etage, midden/goedkoop
Appartementen koop (midden)	→	koop, etage, midden
Appartementen huur (duur)	→	huur, etage, duur
Eengezinswoning	→	koop, tussen/ hoek
Herenhuizen	→	koop, tussen/ hoek

In het verkeersonderzoek zijn onderstaande voorzieningen gebruikt:

- Sloepenhaven (60 ligplaatsen) → -
- Horeca (café/bar) → 500 m²
- Horeca (restaurant) → 1000 m²
- Detailhandel (buurtsuper) → 200 m²
- Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie) → 300 m²
- Maatschappelijke voorzieningen → 500 m²

In tegenstelling tot eerder onderzoek komt er nu 500 m² aan maatschappelijke voorzieningen bij. De precieze invulling hiervan is nog niet bekend, in de gevoeligheidsanalyse is de CROW categorie gezondheidscentrum met 8 behandelkamers gebruikt.

2.2 Verkeersgeneratie

Op basis van de gestelde uitgangspunten in subparagraaf 4.1.2 is de verkeersgeneratie bepaald op basis van CROW publicatie 381. In tabel 4-2 is de verkeersgeneratie m.b.t. woningen weergegeven. In tabel 4-3 is de verkeersgeneratie voor de voorzieningen opgenomen..

Tabel 2-2: Verkeersgeneratie woningbouwprogramma – autoritten voor een gemiddelde werkdag

Categorie (Mobiliteitsplan)	Huishoudens		Verkeersgeneratie
Studentwoning	300	→	333
Sociale huur	125	→	500
Appartementen koop (midden)	135	→	839
Appartementen huur (duur)	200	→	1.243
Eengezingswoning	34	→	268
Herenhuizen	6	→	47
Totaal	800		3.230

Tabel 2-3: Verkeersgeneratie voorzieningen – autoritten voor een gemiddelde werkdag

Categorie	BVO		Verkeersgeneratie
Detailhandel	200	→	238
Horeca (café/bar)	500	→	324
Horeca (restaurant)	1.000	→	648
Havengeralateerde voorzieningen (60 ligplaatsen)	-	→	16
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie, per 100m2 bvo)	300	→	54
Maatschappelijke voorzieningen (500m2)	500	→	241
Totaal	2.500		1.521

3 Conclusie

De actualisatie van de modeluitgangspunten (nieuwe CROW publicatie en RO-programma) resulteert voor een gemiddelde werkdag in een vergelijkbare ritgeneratie voor project Nieuw Rhijngeest-Zuid als verkregen in het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek Nieuw Rhijngeest-Zuid. Voor beide spitsen is een minimale toename (<25) van het motorvoertuigen berekend vanuit de zone Nieuw Rhijngeest-Zuid.

Hieruit volgt dat ook op wegvakniveau, waarbij het verkeer zich verdeelt over de N206 en de Wassenaarseweg, nauwelijks verschillen ontstaan met de cijfers uit het verkeersonderzoek.

De conclusies uit het verkeersonderzoek blijven daarmee onveranderd. Onderstaand zijn deze conclusies nog even kort benoemd. Voor een nadere toelichting op het verkeersonderzoek wordt verwezen naar het document: *Memo Nieuw Rhijngeest-Zuid, 4cast, dd 7 november 2020*.

Ritgeneratie

Voor deze studie is de ritgeneratie voor de nieuwe ontwikkeling voor het gebied Nieuw Rhijngeest-Zuid bepaald. In totaal komt dit neer op ruim 4100 extra ritten per gemiddelde werkdag. De McDonalds is in het planjaar 2030H in het RVMK Holland Rijnland versie 3.2 niet gemodelleerd. Er is een inschatting gemaakt van het aantal McDonalds-gerelateerde ritten en deze zijn toegevoegd aan de projectsituatie 2030H-NRZ.

De hoeveelheid toegevoegde McDonalds-ritten (2.285 autoritten/werkdag) is een inschatting; voor een gedetailleerder beeld van het aan de McDonalds gerelateerde verkeer wordt nader onderzoek aangeraden.

Verkeersafwikkeling

Op basis van de resultaten wordt gesteld dat de projectrealisatie niet resulteert in nieuwe knelpunten voor de ochtend- als avondspits. Hierbij zijn zowel de omliggende wegvakken als kruispunten beschouwd.

Verkregen knelpunten zijn ook al in de autonome situatie 2030H aanwezig en worden als gevolg van de projectrealisatie niet noemenswaardig groter.