

Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

Project Herinrichting A.C. de Graafweg (N241)

Bijlage 4 bij PIP herinrichting A.C. de Graafweg (N241)

Status : Vast te stellen
Datum : 4 maart 2019

Onderwerp: Projecteffecten verkeer herinrichting N241 A.C. de Graafweg

Projectnummer: 361615

Auteur: W. van der Hoeven

Datum: 12-11-2018

1.1 Verkeersintensiteiten

Het effect van de maatregelen rond de N241 A.C. de Graafweg is aan het verkeersmodel voor het basisjaar 2016¹ toegevoegd om te kunnen bepalen tot welke mogelijke gevolgen die maatregelen leiden. Daarbij is geanalyseerd met een situatie waarin ook al de Westfriisaweg aanwezig is, gegeven dat dat sinds kort ook effectief het geval is. Met het model zijn drie situaties doorgerekend:

- de basis zonder de maatregelen aan beide wegen,
- een variant met alleen de maatregelen aan de Westfriisaweg,
- een variant met behalve de Westfriisaweg ook nog de maatregelen aan de N241.

De Westfriisaweg zelf trekt 15 tot 20 procent extra verkeer aan. Op de N241 A.C. de Graafweg leidt de opening van deze weg tot een lichte afname van rond de 10 procent. Na realisatie van de maatregelen op en rond de N241 A.C. de Graafweg neemt het verkeer daar licht toe; deze toename komt op een enkel wegvak na niet verder dan maximaal 5 procent. Op de Westfriisaweg zijn zeer geringe reducties te verwachten door de maatregelen op de N241 A.C. de Graafweg. Gegeven dat de autonome groei tot 2032 op gemiddeld 17 procent uitkomt vormt het specifieke effect van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg van deze autonome verkeerstoename maar een klein aandeel. Dit effect bestaat met name uit de gevolgen van de verandering van de wegenstructuur, zoals afsluitingen waardoor weggebruikers andere routes moeten kiezen.

1.2 Reistijden

Met het model zijn ook de reistijden onderzocht op het projecttraject van de N241 A.C. de Graafweg tussen het Verlaat en Wognum. Deze reistijden zijn in de huidige situatie en in het planjaar 2032 in beide richtingen rond de 10 minuten: tussen 9,5 minuten en 10,5 minuten, met enige fluctuaties die overigens de normale variatie in het gebruikte model niet te boven gaan. Dit betekent dat verwacht mag worden dat de maatregelen volgens het project weinig invloed zullen hebben op de gedragskeuzes van hogere orde, de bestemmingskeuze en vervoerswijzekeuze met name. Deze keuzen worden immers vooral bepaald door de reistijden. Wetend dat de ritten die over de N241 A.C. de Graafweg gemaakt worden vaak veel langer zijn dan alleen die 10 minuten tussen het Verlaat en Wognum, zijn de reistijdverschillen op het totaal te verwaarlozen.

¹ De intensiteiten uit het model zijn getoetst aan beschikbare tellingen over de jaren 2016-2018, waaronder aan tellingen voor de N241 A.C. de Graafweg die in 2018 zijn uitgevoerd. Op basis van de tellingen zijn de uitkomsten uit het model aangescherpt (gekalibreerd). De intensiteiten uit het basisjaar 2016 zijn doorvertaald naar 2018 die zijn gebruikt voor de analyses naar de milieu- en omgevingsaspecten.

Bijlage 1 Resultaten

Verkeersintensiteiten N241 (motorvoertuigen basisjaar 2016)

ri oost		ochtendspits			avondspits			effect ochtendspits		effect avondspits	
wegvak	basis	Wfw	Wfw+N241	basis	Wfw	Wfw+N241	Wfw	N241	Wfw	N241	
1	679	608	591	1254	1109	1138	-10%	-3%	-12%	3%	
2	684	610		1259	1117		-11%		-11%		
3	621	548		1151	1007		-12%		-13%		
4	628	556	586	1174	1027	1141	-11%	5%	-13%	11%	
5	682	609		1352	1179		-11%		-13%		
6	753	670	646	1418	1270	1253	-11%	-4%	-10%	-1%	
7	680	625	595	1345	1214	1208	-8%	-5%	-10%	0%	
8	717	667	641	1192	1092	1104	-7%	-4%	-8%	1%	
9	1091	1022	1024	1105	1016	1026	-6%	0%	-8%	1%	
10	1341	1275	1273	1137	1049	1060	-5%	0%	-8%	1%	
11	1320	1256	1257	1038	963	971	-5%	0%	-7%	1%	
12	1361	1301	1296	1051	978	981	-4%	0%	-7%	0%	
13	1482	1433	1429	1148	1071	1134	-3%	0%	-7%	6%	

ri west		ochtendspits			avondspits			effect ochtendspits		effect avondspits	
wegvak	basis	Wfw	Wfw+N241	basis	Wfw	Wfw+N241	Wfw	N241	Wfw	N241	
1	868	815		1245	1199		-6%		-4%		
2	862	811	819	1234	1185	1216	-6%	1%	-4%	3%	
3	813	761		772	695		-6%		-10%		
4	836	785		798	720		-6%		-10%		
5	887	830	820	822	744	713	-6%	-1%	-9%	-4%	
6	915	857	846	996	912	863	-6%	-1%	-8%	-5%	
7	940	892	886	926	862	818	-5%	-1%	-7%	-5%	
8	1019	975	967	951	871	848	-4%	-1%	-8%	-3%	
9	950	916	919	1025	970	928	-4%	0%	-5%	-4%	
10	930	901	901	1154	1108	1068	-3%	0%	-4%	-4%	
11	1188	1154	1167	1154	1116	1087	-3%	1%	-3%	-3%	
12	1163	1128	1142	1177	1137	1114	-3%	1%	-3%	-2%	
13	1324	1295	1297	1270	1245	1258	-2%	0%	-2%	1%	