

NOTITIE

Verkeerseffecten Tripkouw Oost II

In opdracht van Kuin bv

8 september 2017

Aanleiding

In Midwoud wordt een nieuwe woonwijk, Tripkouw Oost II, ontwikkeld. Deze woonwijk bestaat uit 89 woningen. De wijk wordt ontsloten via twee bestaande wijken in Midwoud op de doorgaande route door Midwoud, de Tripkouw.

In onderstaande kaart is het plangebied weergegeven, inclusief de twee aansluitingen.



Ligging plangebied Tripkouw Oost II

In het kader van inspraak van omwonenden van het plangebied is er behoefte aan inzicht in de verkeergeneratie van het plan en de verdeling van het verkeer over de Weder en De Zuid. Daarnaast is behoefte aan inzicht in een variant, waarbij autoverkeer alleen via De Zuid wordt ontsloten. Delft Infra Advies is gevraagd dit te onderzoeken.



Verkeersgeneratie

Het ontwikkelplan bestaat uit 89 woningen. Deze zijn onderverdeeld in de volgende typen woningen:

- 15 vrijstaande koopwoningen
- 20 twee-onder-een kap koopwoningen
- 32 tussen/hoek koopwoningen
- 22 tussen/hoek sociale huurwoningen

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals die staan vermeld in de richtlijnen van het CROW (ASVV 2012, CROW).

De gemiddelde kencijfers per type woning, uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal per woning voor een gemiddelde weekdag, zijn als volgt:

- Vrijstaande koopwoningen: 8,2 mvt/etmaal
- Twee-onder-een kap koopwoningen: 7,8 mvt/etmaal
- Tussen/hoek koopwoningen: 7,4 mvt/etmaal
- Tussen/hoek sociale huurwoningen: 5,6 mvt/etmaal

Deze cijfers zijn van toepassing op woningen binnen de bebouwde kom, gelegen in gemeenten met een stedelijkheidgraad van weinig stedelijk (van toepassing op Midwoud).

De berekende verkeersgeneratie bedraagt op basis van deze gegevens:

- 639 mvt/etmaal voor een gemiddelde weekdag.

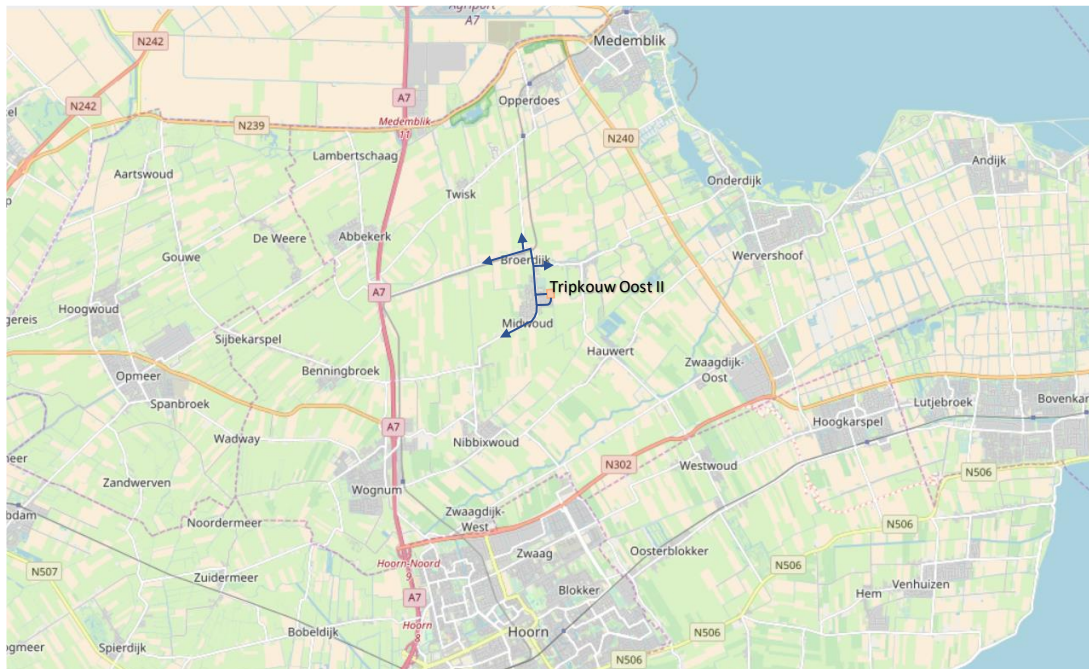
De verkeersgeneratie voor een gemiddelde werkdag ligt circa 11% hoger, wat neerkomt op:

- 709 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.



Bestemmingen en routes

Het verkeer van Tripkouw Oost II kan via twee routes de wijk uit. Beide routes komen uit op de Tripkouw; de doorgaande route (gebiedsontsluitingsweg 50 km/h) door Midwoud. De Tripkouw sluit in het noorden aan op de Broerdijk. Aan de zuidzijde van Midwoud loopt de Tripkouw over in de Midwouderdorpsstraat richting De Buurt.



Routes vanuit plangebied Tripkouw Oost II

Veel verkeer zal naar verwachting de A7 in zuidelijke richting nemen vanwege belangrijke bestemmingen zoals Amsterdam en de rest van de Randstad. Voor die richting kan zowel de route via de Broerdijk (via aansluiting 10a) als via de Midwouderdorpsstraat (via aansluiting 10) worden gekozen. De afstand via de Midwouderdorpsstraat is circa 3 km korter dan via de Broerdijk. De rijtijd tussen het plangebied tot voorbij aansluiting 10 op de A7 is gelijk.

Niet alleen rijtijd en afstand spelen een rol bij de keuze maar tevens comfort en rijnsnelheid. De rijbaan van de Broerdijk is uitgevoerd in asfalt, er rijden geen fietsers en er is vrijwel geen bebouwing. De gehele route is 60 km/h. De route via De Buurt bestaat volledig uit relatief smalle rijbanen, uitgevoerd in klinkerbestrating, met veel obstakels in de vorm van asverspringen, versmallingen en visuele maatregelen om de snelheid te beperken, aanwezigheid van fietsers en voetgangers op de rijbaan en veel lintbebouwing dicht op de rijbaan. De maximum snelheid bedraagt op deze route veelal 50 km/h en 30 zone.



Op basis hiervan wordt ingeschat dat de route via de Broerdijk het grootste deel van het verkeer zal trekken van/naar de A7 in zuidelijke richting en de route via De Buurt een beperkt deel.

Voor verkeer van/naar de A7 in noordelijke richting (voor bestemmingen zoals Den Helder en de Afsluitdijk) is alleen de route via de Broerdijk de logische keuze.

Andere bestemmingen voor de nieuwe woonwijk zijn omliggende dorpen zoals Medemblik, Wevershoof, Zwaagdijk, Hoorn, Wognum en Nibbixwoud, waar diverse winkels, bedrijven en restaurants zijn gelegen, alsmede sportfaciliteiten en scholen. Ook in Midwoud zelf is een aantal voorzieningen aanwezig, zoals winkels, school- en sportvoorzieningen. Een deel van deze bestemmingen zal verkeer in de richting van de Midwouderdorpsstraat opleveren, een ander deel richting Broekdijk.

Verdeling van het verkeer over Weder en De Zuid

Voor de verdeling van het verkeer vanuit het plan Tripkouw Oost II betekent bovenstaande analyse van de bestemmingen, dat het grootste gedeelte van het verkeer van het plangebied via de Weder zal ontsluiten. De route via De Zuid zal beperkter worden gebruikt. Voor deze analyse wordt ingeschat dat circa 75% van het plangebied via de Weder zal ontsluiten en circa 25% via De Zuid.

Verkeer woonwijk rond De Zuid

Door de ligging van de woonwijk rondom De Zuid is het te verwachten dat een klein deel van het verkeer vanuit deze wijk via het plangebied en de Weder zal gaan rijden. Voor een aantal woningen aan De Zuid en de daarnaast gelegen straat De Punt is die route korter (tot 200 m korter). Naar schatting gaat het om maximaal 75 mvt/etmaal (75% van het verkeer van circa 10 woningen op een gemiddelde werkdag) die daarom kiezen voor de route via het plangebied en de Weder.

Verkeerseffecten de Weder en De Zuid

De Weder

Uit voorgaande analyse volgt dat circa 75% van het verkeer via de Weder rijdt. In totaal betekent dit, inclusief het extra verkeer van de wijk rondom De Zuid, een toename van circa 600 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag via de Weder.

De bestaande wijk die via de Weder wordt ontsloten bestaat uit 59 vrijstaande woningen en 26 huurappartementen. De verkeersgeneratie van deze wijk bedraagt (bij het hanteren van de kencijfers het CROW, te weten 8,2 per vrijstaande woning en 4,1 per huurappartement)



590 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag, ofwel circa 650 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.

De totale hoeveelheid verkeer die via de Weder op de Tripkouw ontsluit is daarmee circa 1.250 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Dit is de hoeveelheid verkeer, die op het eerste deel van de Weder (de aansluiting van de Weder op de Tripkouw) rijdt.

Op het middengedeelte (het gesplitste deel) van de Weder, varieert de hoeveelheid verkeer in de nieuwe situatie van circa 750 tot 850 mvt/etmaal op een werkdag. Op de Osseweid, de Paulusland en de Wester-Hoog neemt de hoeveelheid verkeer niet toe.

Voor een goed ingerichte erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 zone) zijn de genoemde werkdagemaal intensiteiten geen probleem om veilig te verwerken. Pas wanneer de intensiteiten richting 4.000 tot 6.000 mvt/etmaal gaan, komt de verblijfsfunctie te veel onder druk te staan.

De Weder is ingericht als verblijfsgebied en nodigt niet uit tot hoge snelheden. Aan het begin en eind van de Weder, op de kruispunten met de Osseweid, zijn plateaus aangebracht om de verblijfsstatus van het gebied te benadrukken. Ook halverwege de Weder, waar een informeel voetpad ligt, is door middel van andere bestrating extra aandacht gevestigd specifiek op de aanwezigheid van het pad en de verblijfsfunctie in algemene zin. Gezien de bestaande inrichting zijn geen aanvullende maatregelen nodig ten behoeve van de verkeersveiligheid.

De Zuid

De Zuid krijgt circa 25% van het verkeer vanuit het plangebied te verwerken, maar een deel van het verkeer dat nu op de Zuid rijdt zal juist via de Weder gaan rijden. Per saldo is de toename op De Zuid daarmee circa 100 mvt/etmaal op een gemiddeld werkdag.

De bestaande wijk die via De Zuid wordt ontsloten bestaat uit in totaal circa 124 woningen, verdeeld over vrijstaande woningen, twee-onder-een kap woningen, tussen/hoek woningen en appartementen. De verkeersgeneratie daarvan bedraagt (op basis van CROW kencijfers) in totaal circa 900 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Daarvan komt ruim 500 mvt/etmaal voor rekening van de Minnewei en bijna 400 mvt/etmaal van De Zuid en De Punt.

De totale hoeveelheid verkeer die in de nieuwe situatie via De Zuid op de Tripkouw ontsluit komt daarmee uit op circa 1.000 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Dit is de hoeveelheid verkeer, die op het eerste deel van De Zuid (de aansluiting van De Zuid op de Tripkouw) rijdt. Op het tweede deel van De Zuid, varieert de hoeveelheid verkeer in de nieuwe situatie van circa 200 tot circa 500 mvt/etmaal op een werkdag.



Ook voor De Zuid geldt dat deze is ingericht als een verblijfsgebied binnen de bebouwde kom (30 zone) en dat de genoemde werkdagemaal intensiteiten geen probleem zijn om veilig te verwerken. De Zuid heeft een smalle rijbaan en diverse snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels en plateaus. Gezien de inrichting zijn geen aanvullende maatregelen nodig ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Conclusie ontsluiting via de Weder en De Zuid

Het plan Tripkouw Oost II in Midwoud genereert extra verkeer, dat gezien de ligging ten opzichte van voorzieningen en de routes naar de hoofdwegen, voor circa 75% via de Weder zal ontsluiten en circa 25% via De Zuid.

De te verwachten hoeveelheid verkeer, op zowel de Weder als De Zuid, blijft ruim binnen acceptabele waarden voor een verblijfsgebied binnen de bebouwde kom. Aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk.

Variante ontsluiting alleen via De Zuid

Als de ontsluiting naar de Weder niet geschikt wordt gemaakt voor autoverkeer, zal alle verkeer via De Zuid ontsloten moeten worden. Dit betekent voor de intensiteiten op De Zuid het volgende.

Op De Zuid varieert de hoeveelheid verkeer op een gemiddelde werkdag in deze variant van circa 700 mvt/etmaal aan het einde van de straat tot 1.100 mvt/etmaal ter hoogte van de aansluiting van de Minnewei. Op het gedeelte tussen Minnewei en Tripkouw neemt de intensiteit toe van circa 900 mvt/etmaal nu tot 1.600 mvt/etmaal in de nieuwe situatie.

Ook in dit geval geldt dat de nieuwe werkdagemaal intensiteiten geen probleem zijn om veilig te verwerken.

Conclusie variant ontsluiting alleen via De Zuid

De te verwachten hoeveelheid verkeer op De Zuid, indien ervoor gekozen wordt het gehele plangebied te ontsluiten via De Zuid, blijft ruim binnen acceptabele waarden voor een verblijfsgebied binnen de bebouwde kom. Aanvullende maatregelen zijn gezien de huidige inrichting niet noodzakelijk.