

Notitie

Referentienummer
283259

Datum
24 februari 2010

Kenmerk

Betreft
Onderzoek verkeerskundige consequenties afsluiten Hoogbloklandseweg


1 Bedrijventerrein de Grote Haar

Nabij Gorinchem wordt ten oosten van de A27 een bedrijventerrein aangelegd. Dat terrein komt over een bestaande weg te liggen, de Hoogbloklandseweg. Het bedrijventerrein, genaamd de Grote Haar, bestaat voornamelijk uit logistieke bedrijven. De ontsluiting van het bedrijventerrein vindt solitair plaats via de A27. In het kader van het bestemmingsplan wordt deze weg afgesloten, waardoor het niet mogelijk zal zijn om het bedrijventerrein via de Hoogbloklandseweg te bereiken. Daarmee wordt ook het gebruik van deze weg als doorgaande (sluip-)route onmogelijk gemaakt. Gevreesd wordt dat een deel van het verkeer dat nu van de Hoogbloklandseweg gebruik maakt, via andere routes gaat rijden, met name via Vlietskade en Kerkeind/Onderweg.



1. A27
2. A15
3. Hoogbloklandseweg
4. Groeneweg
5. Haarweg
6. Vlietskade
7. Onderweg
8. Kerkeind
9. Stationsweg
10. Dorpsweg
11. Nieuwe Weg

Bron: maps.google.nl

 Bedrijventerrein de Grote Haar

De Hoogbloklandseweg is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h. De weg heeft een (beperkte) verkeersfunctie voor de relatie tussen Gorinchem en de dorpen ten noorden van Gorinchem (Giessenlanden, Hoogblokland, Noordeloos en Meerkerk).

Aan Grontmij is de vraag gesteld om de verkeerskundige gevolgen van het afsluiten van de Hoogbloklandseweg in beeld te brengen ten opzichte van het omringende wegennet. In het bijzonder gaat het om de verkeerskundige gevolgen voor de Vlietskade en het Kerkeind/Onderweg.

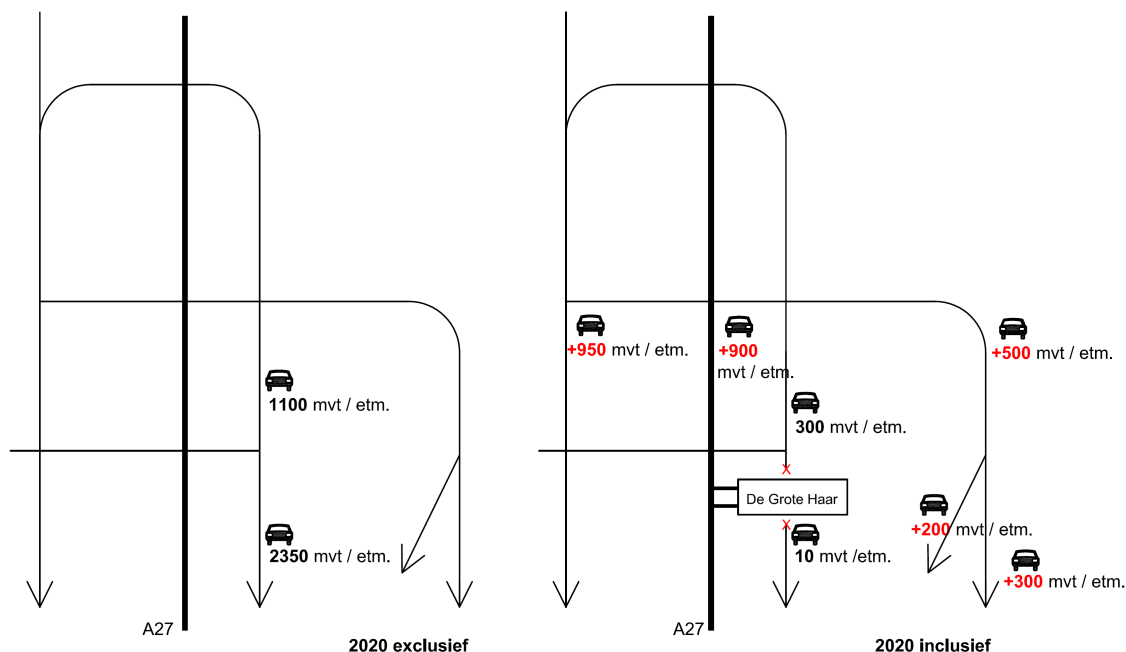
2 Data

Voor het uitvoeren van de verkeersanalyse maakt Grontmij gebruik van de verkeersgegevens uit het verkeersmodel van Gorinchem:

1. Modelplot 2008; 'Intensiteiten 2008, mvt / etmaal'. Dit model geeft de verkeersintensiteiten voor de huidige situatie.
2. Modelplot 2020; '2020 intensiteiten 2020 autonoom (**exclusief** Grote Haar), mvt / etmaal'. Dit model geeft de verkeersintensiteiten voor het planjaar 2020 bij autonome groei van het autoverkeer. Hierin is nog geen rekening gehouden met de realisatie van het bedrijventerrein Grote Haar.
3. Modelplot 2020; '2020 **inclusief** Grote Haar, mvt / etmaal'. Dit model geeft de verkeersintensiteiten voor het planjaar 2020 waarbij naast de autonome groei van het autoverkeer, ook rekening is gehouden met de realisatie van het bedrijventerrein Grote Haar en de Hoogbloklandseweg is afgesloten.

3 Verkeersstromen

Bij het afsluiten van de Hoogbloklandseweg vindt er een verschuiving van de verkeersstromen plaats. Door de verkeersintensiteiten van 'model 2020 inclusief' te vergelijken met 'model 2020 exclusief' ontstaat er inzicht in de mate waarin het verkeer in het planjaar zal verplaatsen naar andere routes en op welke wegen/route er meer of minder verkeer is te verwachten.



Globale verschuiving verkeersstromen (in planjaar 2020) bij afsluiten Hoogbloklandseweg

Door het afsluiten van de Hoogbloklandseweg moeten circa 2.350 mvt/etm een andere route nemen. Het verkeersaanbod op de westelijke route neemt met circa 950 mvt/etm toe, met name op de Nieuweweg en het westelijk deel van de Haarweg. Naar verwachting is dit verkeer dat in de huidige situatie via de Groeneweg, Hoogbloklandseweg en Haarweg rijdt en dat na afsluiting

van de Hoogbloklandseweg ervoor kiest om via de Nieuweweg en Haarweg van en naar Gorinchem te rijden.

Op de oostelijke route neemt het verkeersaanbod met circa 500 mvt/etm toe, met name op de Dorpsweg en Stationsweg. Daarna splitst het verkeer zich waarbij circa 200 mvt/etm gebruik maakt van de Vlietskade en circa 300 mvt/etm via de Dam en Schoolstraat richting Kerkeind/Onderweg rijdt.

Het overige deel van het verkeer (circa 900 mvt/etm) zal na afsluiting van de Hoogbloklandseweg over de A27 gaan rijden. Op de A27 zelf is een toename te zien van 5.500 tot 6.000 mvt/etm, dit is grotendeels het verkeer van en naar het nieuwe bedrijventerrein Grote Haar.

4 Effecten op de oostelijke route.

De vraagstelling is nadrukkelijk gericht op de gevolgen van de verschuiving van verkeer naar de Vlietskade en het Kerkeind/Onderweg. In onderstaande tabellen zijn de verkeersintensiteiten weergegeven voor 2008 en 2020. Hieruit is af te leiden hoe groot de toename (of afname) van het verkeersaanbod is, als gevolg van de autonome ontwikkelingen en als gevolg van het afsluiten van de Hoogbloklandseweg. De toe- of afname bij '2020 exclusief' is gerelateerd aan de verkeersintensiteit in 2008. De toe- of afname bij '2020 inclusief' is gerelateerd aan de verkeersintensiteit in '2020 exclusief'.

	2008	2020 excl.		2020 incl.	
Vlietskade (noord)	3.500	3.900	+ 390	4.100	+ 200 mvt/etm
Vlietskade (zuid)	3.200	5.150	+ 1.950	5.250	+ 100 mvt/etm
Schoolstraat	9.600	6.750	- 2.850	7.050	+ 300 mvt/etm
Kerkeind	7.150	5.450	- 1.700	5.700	+ 250 mvt/etm
Onderweg	2.700	1.550	- 1.150	1.600	+ 50 mvt/etm

De Vlietskade is in de huidige situatie voor het grootste gedeelte (buiten de bebouwde kom) te beschouwen als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h. Binnen de bebouwde kom van Arkel heeft de weg een gemengde functie en is de maximumsnelheid 50 km/h. De Vlietskade dient hier ter ontsluiting van een bedrijventerrein.

Het Kerkeind en de Onderweg zijn beide te beschouwen als een erftoegangsweg, waarbij het Kerkeind ook een verkeersfunctie heeft (als verbinding tussen Gorinchem en Arkel). Op beide wegen geldt een maximumsnelheid van 60 km/h.

Uit de verkeersgegevens blijkt dat de intensiteit als gevolg van de autonome ontwikkelingen op het zuidelijke deel van de Vlietskade aanmerkelijk meer toeneemt dan op het noordelijke deel. De toename kan het gevolg zijn van de realisatie van een nieuw treinstation (bij de Haarbrug). In combinatie met de afname op de Schoolstraat, Kerkeind en Onderweg en de toename op het oostelijke deel van de Haarweg en de Kerkstroep, is de verwachting dat een deel van het verkeer tussen Arkel en Gorinchem in het verkeersmodel verschuift van de route Schoolstraat-Kerkeind/Onderweg-Arkelsedijk naar de route Vlietskade-Haarweg-Kerkstroep-Arkelsedijk.

De toename van het verkeersaanbod op de Vlietskade als gevolg van het afsluiten van de Hoogbloklandseweg is relatief zeer gering: de toename is circa 100 tot 200 mvt/etm bij een verkeersaanbod van circa 4.000 tot 5.000 mvt/etm.

Uit de verkeersgegevens blijkt dat het verkeersaanbod als gevolg van de autonome ontwikkelingen op het Schoolstraat, Kerkeind en de Onderweg relatief sterk afneemt. Op de Schoolstraat met circa 2.850 mvt/etm en op het Kerkeind en de Onderweg samen ook circa 2.850 mvt/etm.

Zoals hiervoor al is gemeld, is de verwachting dat de afname het gevolg is van een verschuiving van het verkeer tussen Arkel en Gorinchem naar de route over de Vlietskade.

De toename van het verkeersaanbod als gevolg van het afsluiten van de Hoogbloklandseweg is op Kerkeind en Onderweg relatief zeer gering: de toename is circa 100 tot 200 mvt/etm bij een intensiteit van circa 4000 tot 5000 mvt/etm.

5 Effecten op de westelijke route.

In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten weergegeven voor 2008 en 2020 voor de relevante wegvakken in de westelijke route. Hieruit is af te leiden hoe groot de toename (of afname) van het verkeersaanbod is, als gevolg van de autonome ontwikkelingen en als gevolg van het afsluiten van de Hoogbloklandseweg. De toe- of afname bij '2020 exclusief' is gerelateerd aan de verkeersintensiteit in 2008. De toe- of afname bij '2020 inclusief' is gerelateerd aan de verkeersintensiteit in '2020 exclusief'.

	2008	2020 excl.		2020 incl.		
Lage Giesen	1.700	2.150	+ 450	2.600	+ 450	mvt/etm
Nieuwe Weg	550	650	+ 100	1.600	+ 950	mvt/etm
Haarweg (west)	1.450	1.800	+ 350	2.650	+ 850	mvt/etm
Haarweg (oost)	3.350	4.100	+ 750	2.650	- 1.450	mvt/etm

Haarweg (west) = wegvak Nieuwe Weg - Hoogbloklandseweg

Haarweg (oost) = wegvak Hoogbloklandseweg - Mollenbrugseweg

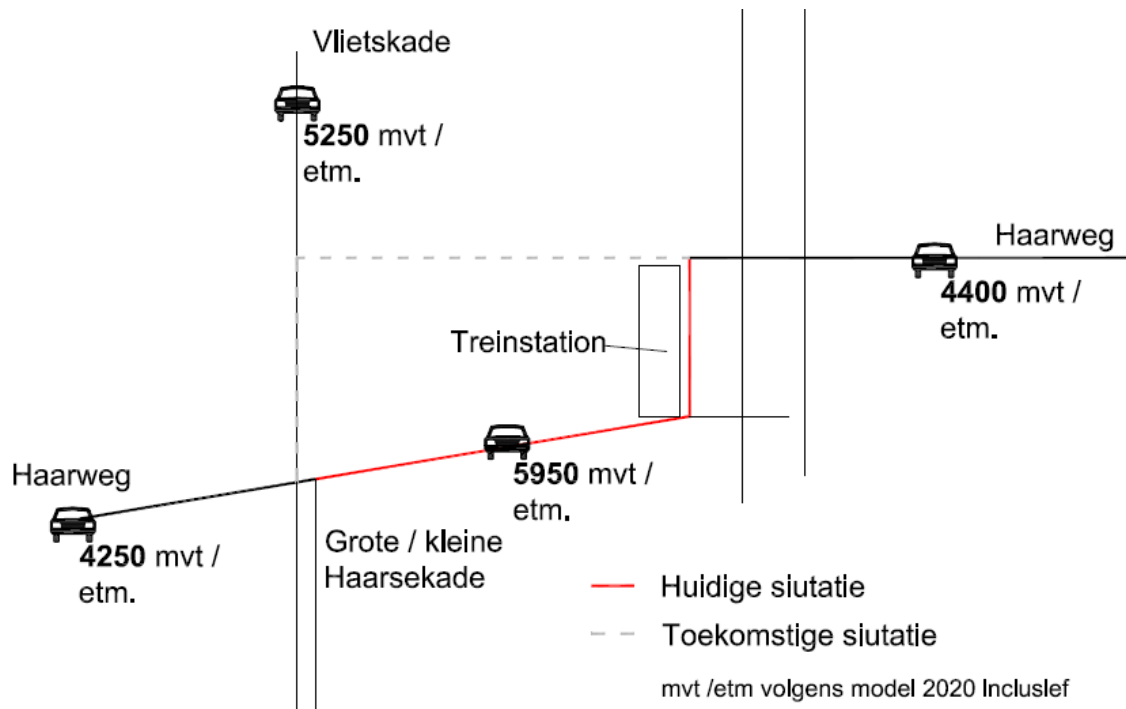
Hieruit kan worden afgeleid dat door het afsluiten van de Hoogbloklandseweg sprake is van een sterke toename van het verkeersaanbod op de Nieuwe Weg (van 650 naar 1.600 mvt/etm) en op de Haarweg tussen de Nieuwe Weg - Hoogbloklandseweg (van 1.800 naar 2.650 mvt/etm).

Voor de Haarweg levert dit naar verwachting niet of nauwelijks problemen op; het oostelijke deel van de Haarweg heeft een vergelijkbaar of hoger verkeersaanbod.

Uitgaande van het huidige profiel van de Nieuwe Weg zal deze het toekomstige verkeersaanbod van circa 1.600 mvt/etm wel goed kunnen verwerken.

6 Noodzaak verlegging Haarweg.

Ter hoogte waar de Vlietskade de Haarweg kruist wordt een treinstation gerealiseerd. De planvorming gaat daarbij uit van verlegging van een gedeelte van de Haarweg, zie onderstaande schets.



Een belangrijke fietsroute van en naar het treinstation loopt over de Kleine en Grote Haarsekade en de Haarweg. Als gevolg van de autonome ontwikkelingen neemt het verkeersaanbod op de Haarweg tussen de Vlietskade en de Haarbrug toe tot circa 5.950 mvt/etm.

Hierbij komt de vraag naar voren, of het uit oogpunt van een veilige afwikkeling van het fietsverkeer noodzakelijk is de Haarweg om te leggen als het treinstation wordt gerealiseerd.

De grenswaarde voor het verkeersaanbod in relatie tot de noodzaak van fietsvoorzieningen is afhankelijk van de ligging van de weg (buiten/binnen de bebouwde kom of landelijk/stedelijk), de functie van de fietsroute en het aantal fietsers (per etmaal).

Het verkeersaanbod in 2020 op de Haarweg is van dien aard, dat fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken of fietspaden noodzakelijk is. Gezien de functie van de fietsroute van en naar het treinstation, mag een hoge fietsintensiteit worden verwacht. Uitgaande van 500 tot 1.000 fietsers per etmaal verdient de aanleg van een vrijliggende fietsvoorziening de voorkeur.

Wanneer de Haarweg vanaf de Haarbrug in noordelijke richting wordt verlegd, komt de bestaande route beschikbaar voor alleen(brom)fietsers (en bestemmingsverkeer). Gezien het bovenstaande is het bij realisatie van het treinstation wenselijk de Haarweg te verleggen en op die wijze een veilige fietsroute van en naar Gorinchem te realiseren.

7 Conclusies

Uit het voorgaande kunnen de volgende conclusies worden samengevat:

- Als gevolg van de autonome ontwikkelingen vindt er een verschuiving plaats van verkeer van de route via Kerkeind en Onderweg naar de route via de Vlietskade en de Haarweg.

- Het afsluiten van de Hoogbloklandseweg heeft een duidelijke toename van het verkeersaanbod tot gevolg op de westelijke route (via de Nieuweweg en het westelijk deel van de Haarweg). Voor de Haarweg levert dit naar verwachting niet of nauwelijks problemen op; het oostelijke deel van de Haarweg heeft een vergelijkbaar of hoger verkeersaanbod.
- Het afsluiten van de Hoogbloklandseweg heeft slechts een geringe toename van het verkeersaanbod tot gevolg op de oostelijke routes (via Kerkeind en Onderweg). De toename op deze route is relatief zeer gering (slechts circa 100 tot 200 mvt/etm) en zal op de bestaande wegenstructuur niet tot extra problemen leiden.
- Het toekomstige verkeersaanbod op de Haarweg nabij het nieuwe treinstation is van dien aard, dat het wenselijk is de Haarweg vanaf de Haarbrug in noordelijke richting te verleggen. Hierdoor komt de bestaande route beschikbaar om het fietsverkeer van en naar het treinstation vlot en veilig af te wikkelen.

8 Voorbehoud

Bovenstaande conclusies zijn gebaseerd op een analyse van de beschikbare gegevens zoals vermeld in § 2 van deze notitie. Indien de beschikbare modelgegevens niet overeenstemmen met de feitelijke situatie, dienen de resultaten opnieuw beoordeeld te worden. Dit kan het geval zijn wanneer er op Hoogbloklandseweg als gevolg van capaciteitsproblemen op de A27 en A15 meer (sluip-)verkeer rijdt dan in het model voor 2008 is gehanteerd.

De betreffende wegvakken zijn alleen beoordeeld op basis van (huidig en toekomstig) verkeersaanbod en de functie van erftoegangsweg ter ontsluiting van een gering aantal percelen en bebouwing. Er zijn geen gegevens beschikbaar over klachten en/of problemen met de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en/of het gebruik als fietsroute. Deze aspecten zijn dan ook niet meegewogen.