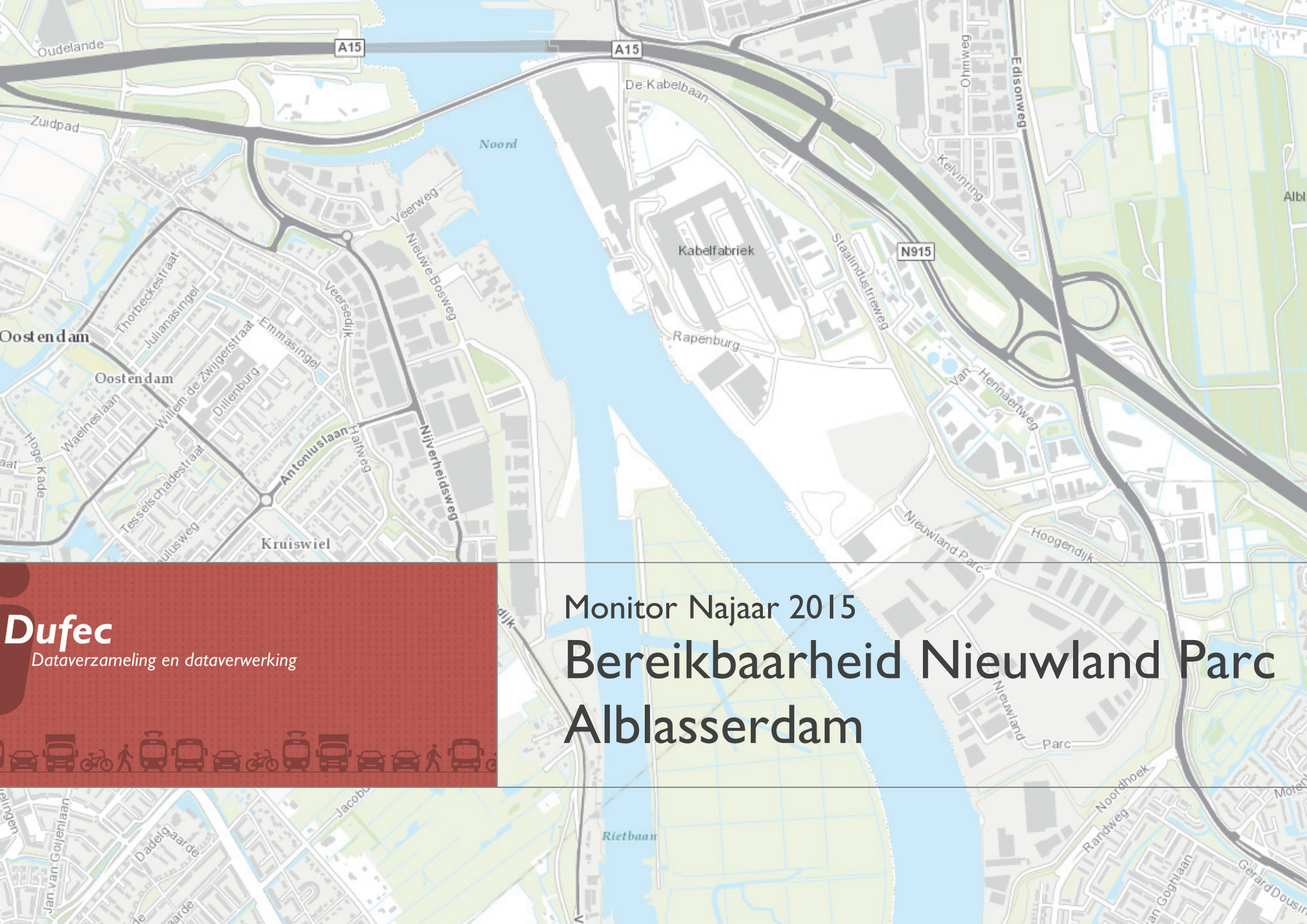




Dufec

Dataverzameling en dataverwerking

Monitor Najaar 2015

Bereikbaarheid Nieuwland Parc Alblasterdam



Inhoud

Inleiding en leeswijzer	3
Beschikbare bronnen	5
Monitor Iustellingen	7
Monitor VRI tellingen	11
Verkeersontwikkeling	17
Conclusies en aanbevelingen	21

Verantwoording

Onderzoek: Monitor Bereikbaarheid Nieuwland Parc Alblaserdam

Periode: Najaar 2015

Versie: Concept
27-11-2015

Opdrachtgever: Gemeente Alblaserdam
dhr. P. van der Hoek

Opdrachtnemer: Dufec
Mark Mulders, Rob Croes
mark.mulders@dufec.nl

Contact: Dufec
Poststraat 66, 5038DH Tilburg
Postbus 3253, 5003DG Tilburg
013 - 460 9981
www.dufec.nl

Kaart omslag: Esri

Inleiding en leeswijzer

Aanleiding

Op het bedrijventerrein Nieuwland Parc in Alblasterdam is sinds enige tijd een containerterminal gevestigd. De containerterminal is eind mei 2015 volledig in gebruik genomen. Deze containerterminal ontvangt per binnenvaartschip containers uit de Rotterdamse haven. De containers worden overgeladen op vrachtwagens die vervolgens via de A15 richting Duitsland rijden.

De gemeente Alblasterdam wil graag weten of de bereikbaarheid van het bedrijventerrein in het gedrang komt doordat de containerhaven veel vrachtverkeer aantrekt en doordat er andere ontwikkelingen op het bedrijventerrein plaatsvinden. Daarnaast wil men graag een algemene indruk van de ontwikkeling van het verkeersbeeld in de omgeving van het bedrijventerrein Nieuwland Parc. Door middel van een halfjaarlijkse monitor brengt onderzoeksbureau Dufec inzicht in deze situatie. Deze rapportage is het achtste deel van deze monitor. De eerdere delen zijn in 2012, 2013 en 2014 uitgevoerd.

Huidige situatie bedrijventerrein

Het bedrijventerrein ligt ten zuiden van Alblasterdam en is ingeklemd tussen de A15 / Grote Beer (N915) en de rivier de Noord. Er zijn twee ontsluitingswegen, De Helling en Van Wenaeweg. Deze wegen sluiten aan op respectievelijk de Grote Beer en de Edisonweg en beide wegen sluiten vervolgens weer aan op de A15. Figuur 1 op de volgende pagina toont de ligging van het bedrijventerrein. Het bedrijventerrein Hoogendijk ligt geografisch in hetzelfde gebied. De cijfers uit dit rapport zijn daarom ook bruikbaar voor de toegankelijkheid van dat terrein.

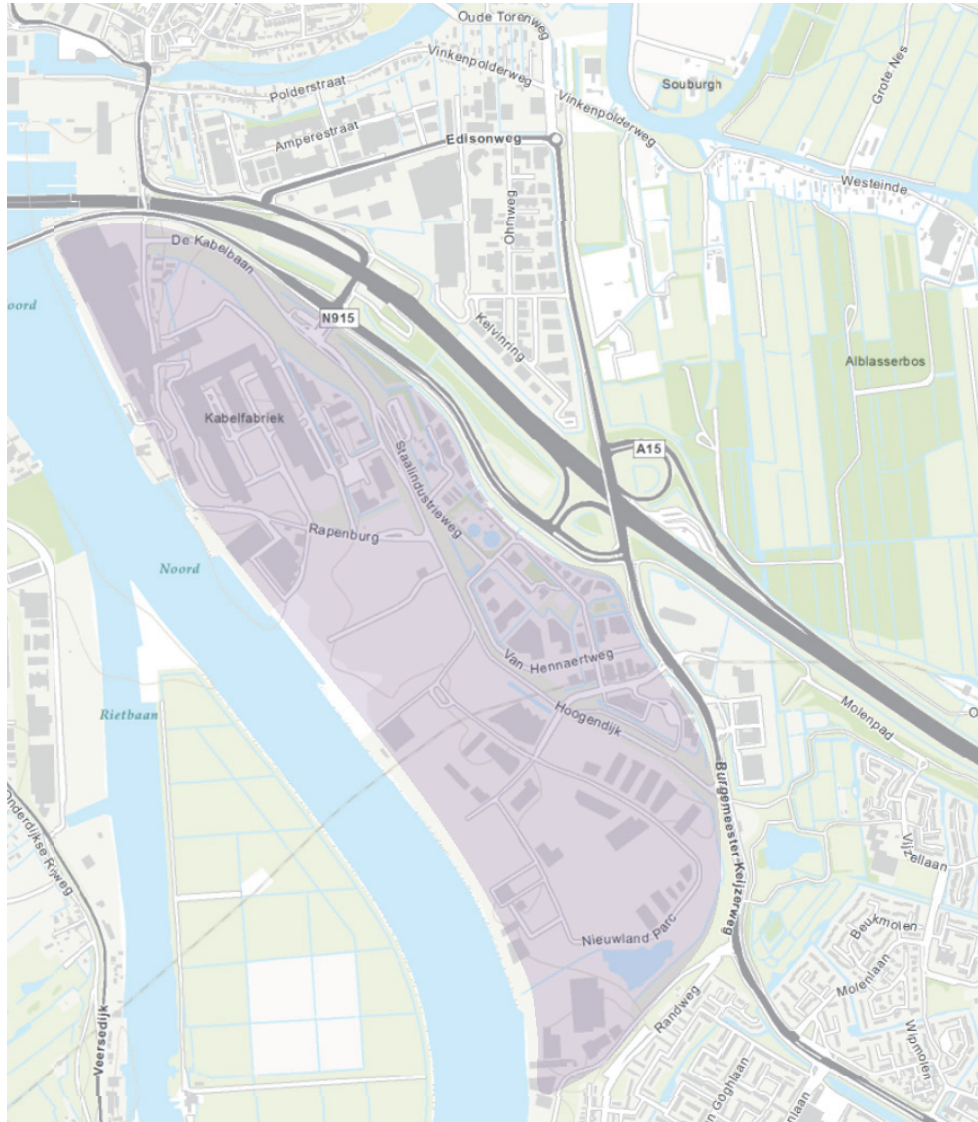
Meerdere factoren beïnvloeden het huidige en toekomstige verkeersbeeld rondom het bedrijventerrein. De belangrijkste factoren zijn:

- De ontwikkeling van het verkeer van en naar de terminal.
- Het vervoer van de containers verloopt via de haven en via vrachtverkeer. Dit vrachtverkeer zal een sterke relatie hebben met de A15.
- Op het bedrijventerrein liggen nog veel percelen braak. Deze percelen zullen in de komende jaren bebouwd gaan worden en een verhoging van de verkeersdruk geven.
- Op de hoofdrijbaan van de A15 staat vaak een file. Deze file heeft zijn kop rond de aansluiting met de N3 en slaat terug richting het westen. Een bekende sluiproute is dat men bij aansluiting Alblasterdam (nummer 22) of bij aansluiting Hendrik-Ido-Ambacht (nummer 21) de snelweg af gaat en via N915 (Grote Beer), Edisonweg en Burgemeester Keizerweg naar de N3 rijdt.
- Indien de zuidelijke afrit van de A15 bij de aansluiting Alblasterdam vol loopt en de wachtrij op de snelweg dreigt te komen wordt (automatisch) de groentijd verlengd om de wachtrij leeg te trekken.
- De eerste verkeerslichten op de Burgemeester Keizerweg in Papendrecht worden gebruikt om het verkeer naar Papendrecht af te knippen. Bij hoge intensiteiten (die mede door het sluipverkeer bij file op de A15 worden veroorzaakt) kan er een wachtrij ontstaan die terug slaat in de richting van het bedrijventerrein.

Leeswijzer

In deze rapportage zijn de resultaten van de monitor gepresenteerd. Het volgende hoofdstuk beschrijft de verschillende beschikbare bronnen en de betrouwbaarheid van deze bronnen. In de hoofdstukken daarna worden achtereenvolgens de lustellingen, de VRI tellingen en de verkeersontwikkeling gemonitord. Het laatste hoofdstuk ten slotte presenteert kort enkele conclusies en aanbevelingen.

Figuur 1: Ligging bedrijventerrein Nieuwland Parc ↓



Beschikbare bronnen

Om de huidige verkeerssituatie in beeld te brengen en een vergelijking tussen verschillende perioden te kunnen maken, worden diverse bronnen met verkeersgegevens geraadpleegd. Dit zijn:

- lustellingen
- gegevens uit verkeersregelininstallaties (VRI's)
- het verkeersmodel 'RVMK Drechtsteden'
- telgegevens van de containerterminal

In de volgende paragrafen worden bovenstaande bronnen verder toegelicht. Verder wordt ingegaan op de betrouwbaarheid van deze bronnen.

Lustellingen

In verband met deze monitor wordt door de gemeente en het havenbedrijf op twee vaste locaties geteld. Het betreft de volgende locaties:

- E4: Van Wenaeweg tussen Edisonweg en Van Hennaertweg
- E5: Staalindustrieweg tussen Van Hennaertweg en De Helling

Op beide locaties is ook tijdens de voorgaande delen van de monitor geteld. Figuur 2 op de volgende pagina toont de ligging van de locaties.

Op de Staalindustrieweg is onderscheid gemaakt naar twee rijrichtingen en drie categorieën motorvoertuigen op basis van de onderstaande lengteklassen:

- < 5,2 meter: licht verkeer
- 5,2 - 11,2 meter: middelzwaar verkeer
- > 11,2 meter: zwaar verkeer

Op de Van Wenaeweg is onderscheid gemaakt naar twee rijrichtingen en vier categorieën motorvoertuigen op basis van de onderstaande lengteklassen: < 5,6 meter (personenauto's), 5,6 - 12,2 meter (lichte vrachtauto's), 12,2 - 19,5 meter (middelzware vrachtauto's) en > 19,5 meter (zware vrachtauto's). Om vergelijking tussen beide locaties en met eerdere metingen mogelijk te maken worden de categorieën op de Van Wenaeweg geaggregeerd:

- < 5,6 meter: licht verkeer
- 5,6 - 12,2 meter: middelzwaar verkeer
- > 12,2 meter: zwaar verkeer

Ook na aggregatie bestaan er nog kleine verschillen tussen de lengteklassen (5,2 t.o.v. 5,6 meter en 11,2 t.o.v. 12,2 meter).

Daarnaast zijn historische tellingen beschikbaar op de onderstaande locaties:

- E1: Staalindustrieweg tussen Van Hennaertweg en Staalindustrieweg (april 2008)
- E2: Edisonweg tussen Burg. Keijzerweg en A15 (juli 2006, oktober 2006, mei 2008 en juli 2009)
- E3: Edisonweg tussen Kelvinring en A15 (januari 2006, september 2007 en december 2010)

De resultaten van deze historische tellingen worden niet in dit deel van de monitor gepresenteerd. Hiervoor wordt verwezen naar de eerdere delen in 2012.

Gegevens uit verkeersregelininstallaties (VRI's)

Rijkswaterstaat beschikt in het onderzoeksgebied over VRI's die de verkeersintensiteiten per uur en per richting registreren. Deze VRI's maken ook onderscheid naar vrachtverkeer en overig verkeer.

Op de volgende vier kruispunten zijn de gegevens uit de VRI's beschikbaar (zie ook figuur 2):

- VRI 111: Edisonweg / noordelijke aansluiting van de A15
- VRI 114: N915 Grote Beer / Helling
- VRI 115: N915 Grote Beer / Edisonweg
- VRI 116: N915 Grote Beer / zuidelijke aansluiting van de A15

Het verkeersmodel 'RVMK Drechtsteden'

Het verkeersmodel wordt regelmatig geactualiseerd. Dit is de laatste keer gebeurd in het najaar van 2013. Het verkeersmodel bestaat uit een basismodel voor 2013 en prognoses voor 2015, 2020 en 2030 met intensiteiten per wegvak.

Gegevens containerterminal

De containerterminal gaat het aantal vrachtwagens tellen dat het terrein op komt. De containerterminal is eind mei 2015 in gebruik genomen. Het is op het moment van deze monitor nog niet bekend of deze gegevens gebruikt mogen worden voor verdere analyse.

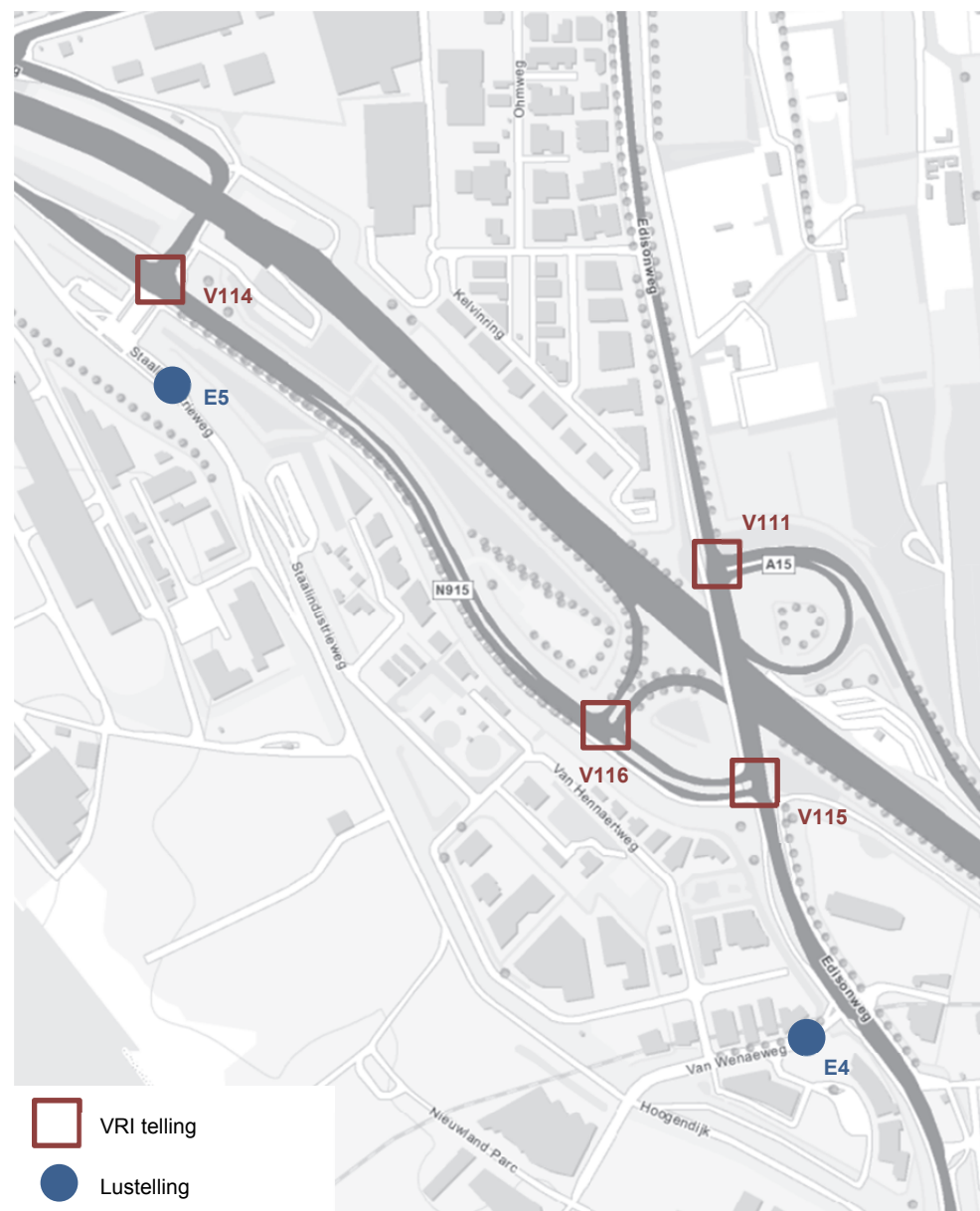
Betrouwbaarheid van de resultaten

In de volgende hoofdstukken wordt aan de hand van telcijfers de verkeerssituatie op en rondom het bedrijventerrein Nieuwland in Alblasterdam beschreven. Zoals aangegeven zijn deze telgegevens verzameld door detectielussen bij verkeersregelininstallaties en tellussen. Beide vormen van inwinning zorgen ervoor dat een goed inzicht verkregen wordt in het aantal voertuigen dat passeert met onderscheid naar richting en naar voertuigcategorie.

Bij de interpretatie van de resultaten dient echter rekening gehouden te worden met een foutmarge tot 5% bij de registratie van de intensiteiten. Deze foutmarge kan een aantal oorzaken hebben:

- een voertuig rijdt met lage snelheid over de detectielus of tellus of staat stil
- een voertuig rijdt schuin over de detectielus of tellus
- twee voertuigen rijden heel dicht achter elkaar
- twee voertuigen rijden in tegengestelde richting tegelijk over de tellus
- twee voertuigen rijden tegelijkertijd in dezelfde richting over de tellus (twee rijstroken)
- een voertuig rijdt over twee naast elkaar liggende detectielussen
- een voertuig heeft een aanhanger of iets dergelijks waardoor hij niet goed geclassificeerd wordt

Figuur 2: Ligging locaties lustellingen en VRI's ↓



Monitor lustellingen

In dit hoofdstuk wordt de monitoring van de tellingen op de Van Wenaeweg (E4) en Staalindustrieweg (E5) beschreven.

Van Wenaeweg (E4)

Op de Van Wenaeweg is geregistreerd tijdens representatieve perioden in het voorjaar en najaar van 2012, 2013, 2014 en 2015. Deze perioden zijn:

- 2012 voorjaar: vrijdag 20 april t/m donderdag 26 april 2012
- 2012 najaar: maandag 29 oktober t/m donderdag 15 november 2012
- 2013 voorjaar: donderdag 4 april t/m woensdag 17 april 2013
- 2013 najaar: maandag 28 oktober t/m zondag 10 november 2013
- 2014 voorjaar: donderdag 3 april t/m woensdag 16 april 2014
- 2014 najaar: maandag 27 oktober t/m zondag 9 november 2014
- 2015 voorjaar: maandag 13 april t/m zondag 26 april 2015
- 2015 najaar: maandag 2 november t/m zondag 15 november 2015

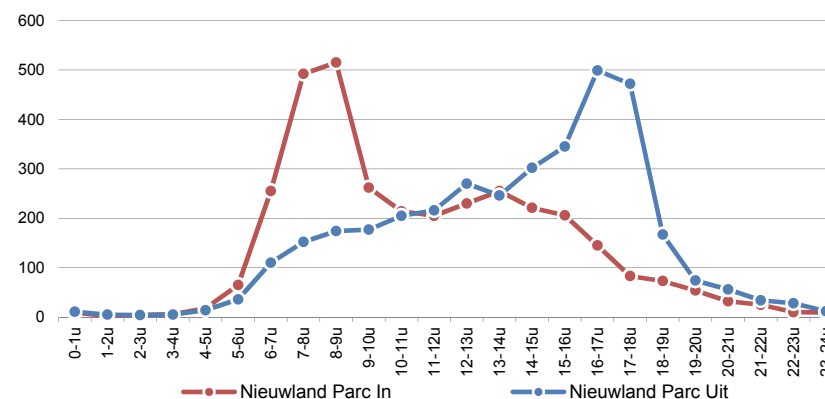
Op de Van Wenaeweg passeren op een gemiddelde werkdag in het najaar van 2015 meer voertuigen dan tijdens dezelfde periode in 2014: 7.004 in november 2015 tegenover 6.192 in oktober 2014 (zie tabel 1). Dit is een toename van 13%. Ten opzichte van april 2015 is een toename van bijna 16% te zien (7.004 tegenover 6.056).

Tijdens de meting in het najaar van 2015 is hetzelfde patroon te zien bij het intensiteitenverloop op de gemiddelde werkdag als tijdens de eerdere metingen. In de ochtendspits rijden de meeste voertuigen richting het bedrijventerrein en in de avondspits zijn de intensiteiten in de tegenstelde richting het hoogste (zie figuur 3).

Tabel 1: Samenvatting intensiteiten Van Wenaeweg, najaar 2015 ↓

	Werkdag		Zaterdag		Zondag		Weekdag	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Historie								
2012 voorjaar	6.644		1.824		790		5.119	
2012 najaar	5.666		1.562		678		4.368	
2013 voorjaar	6.375		1.721		716		4.900	
2013 najaar	6.601		1.560		638		5.029	
2014 voorjaar	6.641		1.813		683		5.103	
2014 najaar	6.192		1.359		629		4.711	
2015 voorjaar	6.056		1.385		624		4.613	
2015 najaar	7.004		1.548		579		5.305	
Dagperiode								
Etmaal (0-24 uur)	7.004	100%	1.548	100%	579	100%	5.305	100%
Dag (7-19 uur)	6.126	87%	1.291	83%	430	74%	4.622	87%
Avond (19-23 uur)	334	5%	104	7%	76	13%	264	5%
Nacht (23-7 uur)	565	8%	167	11%	88	15%	438	8%
Ochtendspits (7-9 uur)	1.333	19%	166	11%	33	6%	981	18%
Avondspits (16-18 uur)	1.199	17%	176	11%	90	16%	894	17%
Richting								
Nieuwland Parc In	3.390	48%	754	49%	283	49%	2.571	48%
Nieuwland Parc Uit	3.614	52%	794	51%	296	51%	2.734	52%
Categorie								
Licht verkeer	5.097	73%	1.205	78%	458	79%	3.877	73%
Middelzwaar verkeer	1.161	17%	211	14%	78	13%	870	16%
Zwaar verkeer	746	11%	132	9%	43	7%	558	11%

Figuur 3: Uurverloop gemiddelde werkdag Van Wenaeweg, najaar 2015 ↓



Onderstaande tabel 2 geeft weer hoeveel voertuigen per dagsoort passeren en hoe zich dit heeft ontwikkeld. Ten opzichte van de meting in oktober 2014 is tijdens alle werkdagen een toename te zien van 8% tot 21%. Op zondag is een afname van 7% te zien.

Tabel 2: Intensiteiten per dagsoort Van Wenaeweg ↓

	Dagsoort						
	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
Totaal							
2012 voorjaar	5.893	6.623	6.393	6.644	6.735	1.824	790
2012 najaar	5.874	5.619	5.763	5.984	5.084	1.562	678
2013 voorjaar	6.385	6.248	6.375	6.470	6.391	1.721	716
2013 najaar	6.654	6.603	6.375	6.835	6.530	1.560	638
2014 voorjaar	6.877	6.618	6.447	6.723	6.549	1.813	683
2014 najaar	6.429	6.160	5.914	6.391	6.073	1.358	628
2015 voorjaar	6.189	6.135	5.432	6.374	6.143	1.384	625
2015 najaar	7.155	7.428	6.779	6.915	6.742	1.547	582
% najaar	+11%	+21%	+15%	+8%	+11%	+14%	-7%
Trend najaar	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▼

▼ = afname intensiteit > 5%
 ▲ = toename intensiteit > 5%

In tabel 3 is de ontwikkeling van het middelzware verkeer en het zware verkeer weergegeven. Ten opzichte van oktober 2014 is op een gemiddelde werkdag het middelzware verkeer met 10% toegenomen en het zware verkeer is met 20% toegenomen. Het aandeel middelzwaar en zwaar verkeer ten opzichte van het totale verkeer op een gemiddelde werkdag is ongeveer gelijk gebleven (27%).

Tabel 3: Intensiteiten middelzwaar en zwaar verkeer Van Wenaeweg ↓

Werkdag	Tot mvt abs	Middelzwaar verkeer abs %	Zwaar verkeer abs %
Totaal			
2012 voorjaar	6.644	1.260 19%	335 5%
2012 najaar	5.666	961 17%	536 9%
2013 voorjaar	6.375	1.264 20%	631 10%
2013 najaar	6.601	1.094 17%	690 10%
2014 voorjaar	6.641	1.171 18%	683 10%
2014 najaar	6.192	1.053 17%	623 10%
2015 voorjaar	6.056	1.055 17%	725 12%
2015 najaar	7.004	1.161 17%	746 11%
% najaar	+13%	+10%	+20%
Trend najaar	▲	▲	▲

Weekdag	Tot mvt abs	Middelzwaar verkeer abs %	Zwaar verkeer abs %
Totaal			
2012 voorjaar	5.119	944 18%	250 5%
2012 najaar	4.368	720 16%	398 9%
2013 voorjaar	4.900	947 19%	474 10%
2013 najaar	5.029	825 16%	513 10%
2014 voorjaar	5.103	881 17%	516 10%
2014 najaar	4.711	791 17%	468 10%
2015 voorjaar	4.613	789 17%	538 12%
2015 najaar	5.305	870 16%	558 11%
% najaar	+13%	+10%	+19%
Trend najaar	▲	▲	▲

Weekenddag	Tot mvt abs	Middelzwaar verkeer abs %	Zwaar verkeer abs %
Totaal			
2012 voorjaar	1.307	153 12%	35 3%
2012 najaar	1.120	119 11%	48 4%
2013 voorjaar	1.218	155 13%	86 7%
2013 najaar	1.099	157 14%	71 6%
2014 voorjaar	1.248	156 13%	101 8%
2014 najaar	994	134 13%	80 8%
2015 voorjaar	1.005	128 13%	72 7%
2015 najaar	1.064	145 14%	88 8%
% najaar	+7%	+8%	+10%
Trend najaar	▲	▲	▲

▼ = afname intensiteit > 5%
 ▲ = toename intensiteit > 5%

Staalindustrieweg (E5)

Op de Staalindustrieweg is geregistreerd tijdens representatieve perioden in het voorjaar en najaar van 2012, 2013, 2014 en 2015. Deze perioden zijn

- 2012 voorjaar: vrijdag 13 april t/m woensdag 18 april 2012
- 2012 najaar: vrijdag 2 november t/m donderdag 15 november 2012
- 2013 voorjaar: donderdag 4 april t/m woensdag 17 april 2013
- 2013 najaar: maandag 28 oktober t/m zondag 10 november 2013
- 2014 voorjaar: donderdag 3 april t/m woensdag 16 april 2014
- 2014 najaar: maandag 27 oktober t/m zondag 9 november 2014
- 2015 voorjaar: maandag 13 april t/m zondag 26 april 2015
- 2015 najaar: maandag 2 november t/m zondag 15 november 2015

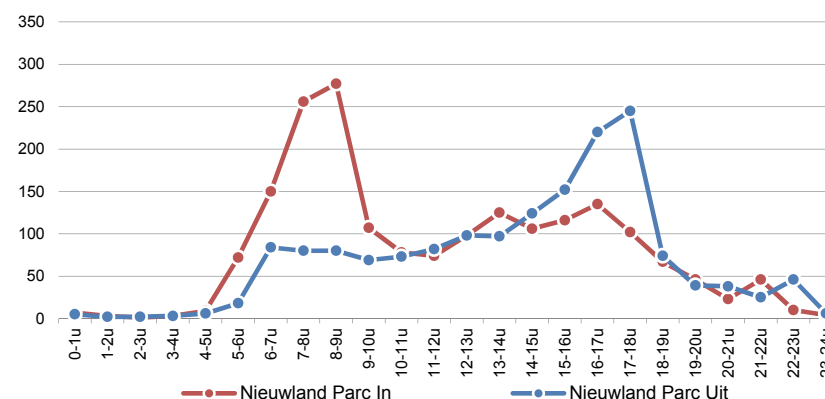
Op de Staalindustrieweg passeren op een gemiddelde werkdag in het najaar van 2015 minder voertuigen dan tijdens dezelfde periode in 2014: 3.583 in november 2015 tegenover 4.207 in oktober 2014 (zie tabel 4). Dit is een afname van 15%. Ten opzichte van april is een afname van 18% te zien (3.583 tegenover 4.354).

Tijdens de meting in het najaar van 2015 is hetzelfde patroon te zien bij het intensiteitenverloop op de gemiddelde werkdag als tijdens de eerdere metingen. In de ochtendspits rijden de meeste voertuigen richting het bedrijventerrein en in de avondspits zijn de intensiteiten in de tegenstelde richting het hoogst (zie figuur 4).

Tabel 4: Samenvatting intensiteiten Staalindustrieweg, najaar 2015 ↓

	Werkdag		Zaterdag		Zondag		Weekdag	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Historie								
2012 voorjaar	4.364		1.367		609		3.399	
2012 najaar	3.927		1.049		502		3.026	
2013 voorjaar	4.184		1.218		697		3.260	
2013 najaar	4.329		1.215		546		3.346	
2014 voorjaar	4.591		1.441		646		3.583	
2014 najaar	4.207		1.201		588		3.259	
2015 voorjaar	4.354		1.336		599		3.383	
2015 najaar	3.583		865		458		2.749	
Dagperiode								
Etmaal (0-24 uur)	3.583	100%	865	100%	458	100%	2.749	100%
Dag (7-19 uur)	2.935	82%	714	83%	329	72%	2.247	82%
Avond (19-23 uur)	283	8%	77	9%	83	18%	225	8%
Nacht (23-7 uur)	375	10%	86	10%	56	12%	288	10%
Ochtendspits (7-9 uur)	693	19%	94	11%	17	4%	511	19%
Avondspits (16-18 uur)	702	20%	102	12%	65	14%	526	19%
Richting								
Nieuwland Parc In	1.915	53%	438	51%	253	55%	1.470	53%
Nieuwland Parc Uit	1.668	47%	427	49%	205	45%	1.279	47%
Categorie								
Licht verkeer	2.733	76%	736	85%	390	85%	2.113	77%
Middelzwaar verkeer	545	15%	105	12%	56	12%	414	15%
Zwaar verkeer	305	9%	24	3%	13	3%	222	8%

Figuur 4: Uurverloop gemiddelde werkdag Staalindustrieweg, najaar 2015 ↓



Onderstaande tabel 5 geeft weer hoeveel voertuigen per dagsoort passeren en hoe zich dit heeft ontwikkeld. Ten opzichte van de meting in oktober 2014 is op alle dagen de intensiteit met 11% tot 28% afgenomen.

Tabel 5: Intensiteiten per dagsoort Staalindustrieweg ↓

	Dagsoort						
	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
Totaal							
2012 voorjaar	4.402	4.361	4.183	4.459	4.413	1.367	609
2012 najaar	3.906	4.052	3.812	4.014	3.838	1.049	502
2013 voorjaar	4.290	4.142	4.102	4.222	4.157	1.218	697
2013 najaar	4.220	4.434	4.278	4.446	4.271	1.215	546
2014 voorjaar	4.621	4.694	4.571	4.535	4.542	1.441	646
2014 najaar	4.137	4.397	4.130	4.274	4.089	1.201	588
2015 voorjaar	4.415	4.411	4.241	4.355	4.331	1.336	599
2015 najaar	3.685	3.565	3.441	3.733	3.487	865	458
% najaar	-11%	-19%	-17%	-13%	-15%	-28%	-22%
Trend najaar	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼

▼ = afname intensiteit > 5%
▲ = toename intensiteit > 5%

In tabel 6 is de ontwikkeling van het middelzware verkeer en het zware verkeer weergegeven. Ten opzichte van oktober 2014 zijn op een gemiddelde werkdag het middelzware en zware verkeer met 21% afgenomen, terwijl het totale verkeer met 15% is afgenomen. Wanneer naar het aandeel middelzwaar en zwaar verkeer ten opzichte van het totale verkeer op een gemiddelde werkdag wordt gekeken, is dit afgenomen van 26% in oktober 2014 naar 24% in november 2015.

Tabel 6: Intensiteiten middelzwaar en zwaar verkeer Staalindustrieweg ↓

Werkdag	Tot mvt abs	Middelzwaar verkeer abs %	Zwaar verkeer abs %
Totaal			
2012 voorjaar	4.364	820 19%	385 9%
2012 najaar	3.927	620 16%	428 11%
2013 voorjaar	4.184	645 15%	487 12%
2013 najaar	4.329	574 13%	367 8%
2014 voorjaar	4.591	603 13%	375 8%
2014 najaar	4.207	689 16%	388 9%
2015 voorjaar	4.354	740 17%	432 10%
2015 najaar	3.583	545 15%	305 9%
% najaar	-15%	-21%	-21%
Trend najaar	▼	▼	▼

Weekdag	Tot mvt abs	Middelzwaar verkeer abs %	Zwaar verkeer abs %
Totaal			
2012 voorjaar	3.399	627 18%	290 9%
2012 najaar	3.026	467 15%	316 10%
2013 voorjaar	3.260	491 15%	364 11%
2013 najaar	3.346	439 13%	274 8%
2014 voorjaar	3.583	456 13%	277 8%
2014 najaar	3.259	520 16%	286 9%
2015 voorjaar	3.383	573 17%	321 9%
2015 najaar	2.749	414 15%	222 8%
% najaar	-16%	-20%	-22%
Trend najaar	▼	▼	▼

Weekenddag	Tot mvt abs	Middelzwaar verkeer abs %	Zwaar verkeer abs %
Totaal			
2012 voorjaar	988	146 15%	50 5%
2012 najaar	776	84 11%	34 4%
2013 voorjaar	961	104 11%	64 7%
2013 najaar	870	91 10%	20 2%
2014 voorjaar	1.030	79 8%	30 3%
2014 najaar	891	107 12%	35 4%
2015 voorjaar	956	135 14%	41 4%
2015 najaar	651	79 12%	18 3%
% najaar	-27%	-26%	-49%
Trend najaar	▼	▼	▼

▼ = afname intensiteit > 5%
▲ = toename intensiteit > 5%

Monitor VRI tellingen

Rijkswaterstaat heeft de beschikking over de telgegevens op vier kruispunten in de omgeving van de A15 en het bedrijventerrein Nieuwland. Dit hoofdstuk presenteert de monitoring van deze telgegevens voor alle kruispunten samen en afzonderlijk.

Verkeersstromen totaal

Op de vier kruispunten hebben de VRI's geregistreerd tijdens representatieve perioden in het najaar van 2011 en het voorjaar en najaar van 2012, 2013, 2014 en 2015. Deze perioden zijn:

- 2011 najaar: zaterdag 1 oktober t/m vrijdag 14 oktober 2011
- 2012 voorjaar: maandag 9 april t/m zondag 22 april 2012
- 2012 najaar: maandag 29 oktober t/m zondag 11 november 2012
- 2013 voorjaar: donderdag 4 april t/m woensdag 17 april 2013
- 2013 najaar: maandag 28 oktober t/m zondag 10 november 2013
- 2014 voorjaar: maandag 16 juni t/m zondag 29 juni 2014
- 2014 najaar: maandag 27 oktober t/m zondag 9 november 2014
- 2015 voorjaar: maandag 13 april t/m zondag 26 april 2015
- 2015 najaar: maandag 2 november t/m zondag 15 november 2015

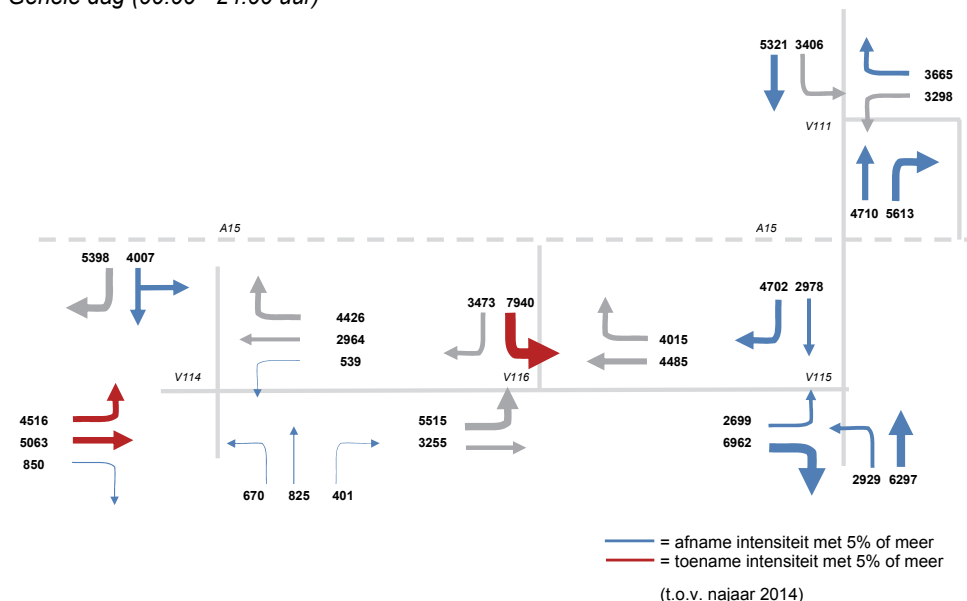
Wegens een communicatiestoring was er in oktober 2013 geen verbinding mogelijk met VRI 111 en VRI 114. Als gevolg was er geen data beschikbaar van deze periode. Ook in april 2015 was er een slechte verbinding met VRI 111. Voor deze VRI is de meting gebaseerd op de periode van donderdag 9 april t/m zondag 12 april 2015. In november 2015 was er geen data beschikbaar van VRI 111 en VRI 116. Voor deze VRI's is de meting gebaseerd op de periode van maandag 26 oktober t/m zondag 1 november 2015.

Vanaf het najaar van 2014 lijken de VRI's te tellen met een categorie-indeling die afwijkt ten opzichte van de eerdere metingen. Er is hierdoor, wat betreft de intensiteiten van het vrachtverkeer, sprake van een trendbreuk. De gemeten intensiteiten zijn wel opgenomen in alle tabellen. Op welke manier de categorie-indeling precies afwijkt, is nog niet bekend.

In de in deze paragraaf gepresenteerde figuren 5 t/m 7 zijn de verkeersstromen tussen de kruispunten gevisualiseerd voor de gehele dag, voor de ochtendspits van 07:00 tot 09:00 uur en voor de avondspits van 16:00 tot 18:00 uur op een gemiddelde werkdag in het najaar van 2015. In de figuren wordt het aantal motorvoertuigen per richting gepresenteerd. Verder is in de figuren de trend weergegeven ten opzichte van het najaar van 2014. De intensiteiten tussen twee kruispunten kunnen niet goed met elkaar vergeleken worden, omdat twee kruispunten tijdens een afwijkende periode zijn geteld. Op pagina 6 is de betrouwbaarheid van de telgegevens verder toegelicht.

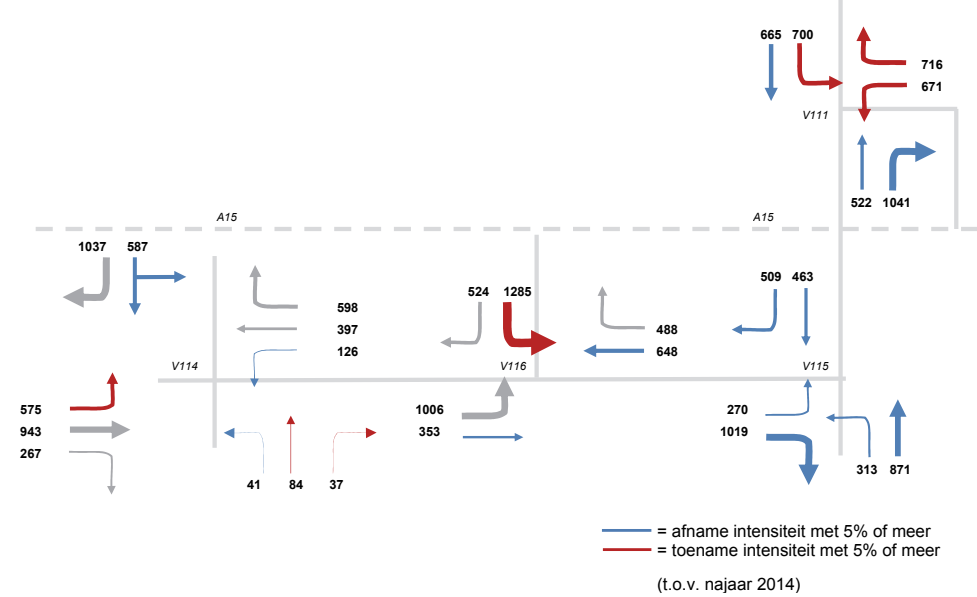
Figuur 5: Verkeersstromen gehele dag, gemiddelde werkdag ↓

Gehele dag (00:00 - 24:00 uur)



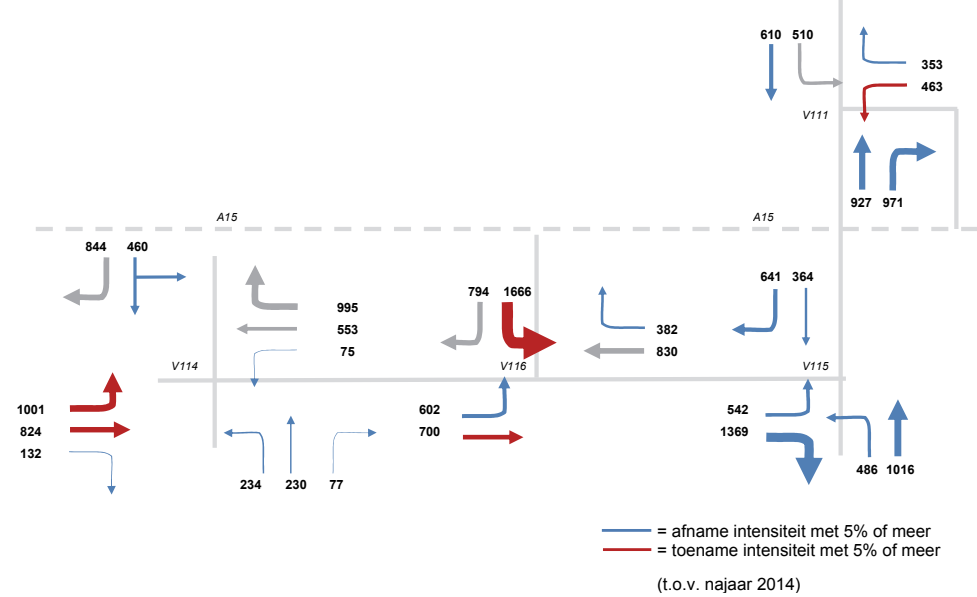
Figuur 6: Verkeersstromen ochtendspits, gemiddelde werkdag ↓

Ochtendspits (07:00 - 09:00 uur)



Figuur 7: Verkeersstromen avondspits, gemiddelde werkdag ↓

Avondspits (16:00 - 18:00 uur)



Edisonweg / noordelijk kruisingsvlak aansluiting (VRI 111)

Bij het kruispunt Edisonweg / noordelijk kruisingsvlak aansluiting (VRI 111) is, vergeleken met de meting in het najaar van 2014, bij vier van de zes richtingen een afname in de intensiteit tussen 6% en 29% te zien wanneer gekeken wordt naar het totaal aantal motorvoertuigen.

Tabel 7-1: Intensiteiten VRI 111 (gemiddelde werkdag) ↓

Uur	Richting						
	2 N->Z	3 N->O	4 O->N	6 O->Z	7 Z->O	8 Z->N	
00:00 - 01:00	19	8	37	12	26	18	
01:00 - 02:00	10	8	9	6	8	8	
02:00 - 03:00	6	4	4	6	8	3	
03:00 - 04:00	7	8	4	9	12	7	
04:00 - 05:00	15	9	9	17	27	3	
05:00 - 06:00	61	79	55	77	105	18	
06:00 - 07:00	229	288	236	224	397	64	
07:00 - 08:00	346	395	354	309	549	219	
08:00 - 09:00	319	305	362	362	492	303	
09:00 - 10:00	311	184	256	208	289	229	
10:00 - 11:00	336	174	253	171	286	247	
11:00 - 12:00	348	175	257	173	271	265	
12:00 - 13:00	363	170	298	176	297	294	
13:00 - 14:00	399	183	315	198	296	312	
14:00 - 15:00	401	190	331	193	319	326	
15:00 - 16:00	379	197	204	206	402	383	
16:00 - 17:00	302	245	162	216	500	483	
17:00 - 18:00	308	265	191	247	471	444	
18:00 - 19:00	293	167	108	156	286	362	
19:00 - 20:00	307	130	76	109	188	241	
20:00 - 21:00	218	86	46	76	120	176	
21:00 - 22:00	151	59	41	60	102	121	
22:00 - 23:00	124	46	36	58	102	118	
23:00 - 24:00	69	31	21	29	60	66	
Periode							
00:00 - 24:00	5.321	3.406	3.665	3.298	5.613	4.710	
07:00 - 09:00	665	700	716	671	1.041	522	
16:00 - 18:00	610	510	353	463	971	927	

Tabel 7-2: Intensiteiten VRI 111 (gemiddelde werkdag) ↓

	Richting						Totaal
	2 N->Z	3 N->O	4 O->N	6 O->Z	7 Z->O	8 Z->N	
Totaal							
2011 najaar	-	-	-	-	-	-	-
2012 voorjaar	5.420	3.269	5.145	3.233	5.749	4.666	27.483
2012 najaar	5.585	3.323	5.281	3.069	6.012	4.725	27.995
2013 voorjaar	5.740	3.345	5.380	3.251	5.942	4.894	28.552
2013 najaar	-	-	-	-	-	-	-
2014 voorjaar	5.772	3.272	5.075	1.841	5.973	5.063	26.996
2014 najaar	5.904	3.305	5.184	3.182	5.989	5.131	28.695
2015 voorjaar	5.718	3.354	5.466	3.461	5.685	4.839	28.523
2015 najaar	5.321	3.406	3.665	3.298	5.613	4.710	26.013
% najaar	-10%	+3%	-29%	+4%	-6%	-8%	-9%
Trend najaar	▼		▼		▼	▼	▼
Vracht							
2011 najaar	-	-	-	-	-	-	-
2012 voorjaar	227	189	302	411	381	176	1.685
2012 najaar	222	188	289	374	383	178	1.634
2013 voorjaar	255	204	327	423	408	199	1.816
2013 najaar	-	-	-	-	-	-	-
2014 voorjaar	243	189	313	271	402	188	1.606
2014 najaar	63	83	63	194	58	46	506
2015 voorjaar	94	91	83	212	73	62	616
2015 najaar	70	99	40	210	71	59	550
% najaar	+11%	+20%	-37%	+8%	+22%	+30%	+9%
Trend najaar	▲	▲	▼	▲	▲	▲	▲

▼ = afname intensiteit > 5%

▲ = toename intensiteit > 5%

N915 Grote Beer / Helling (VRI 114)

Bij het kruispunt N915 Grote Beer / Helling (VRI 114) zijn, vergeleken met de meting in het najaar van 2014, de intensiteiten van de verkeersstromen van west naar oost en zuid (over de Grote Beer in oostelijke richting en vanuit de Grote Beer in westelijke richting naar het bedrijventerrein) toegenomen met respectievelijk 7% en 6%. Daar staat tegenover dat de verkeersstromen in zes andere richtingen zijn afgenomen met 8% tot 26%.

Tabel 8-1: Intensiteiten VRI 114 (gemiddelde werkdag) ↓

	Richting											
	1 O->N	2 O->W	3 O->Z	4 Z->O	5 Z->N	6 Z->W	7 W->Z	8 W->O	9 W->N	10 N->W		11 N->ZO
Uur												
00:00 - 01:00	19	20	1	0	2	3	1	14	19	44	41	
01:00 - 02:00	7	8	1	0	1	1	0	6	7	12	6	
02:00 - 03:00	4	5	0	0	1	1	0	4	3	5	3	
03:00 - 04:00	4	5	1	1	2	2	1	4	4	7	4	
04:00 - 05:00	6	8	0	2	2	3	3	15	7	20	13	
05:00 - 06:00	37	26	31	8	9	13	41	79	38	126	93	
06:00 - 07:00	229	81	50	25	34	61	62	277	184	412	244	
07:00 - 08:00	333	163	72	18	37	21	119	494	275	566	303	
08:00 - 09:00	265	234	54	19	47	20	148	449	300	471	284	
09:00 - 10:00	199	180	33	21	37	21	40	283	188	281	222	
10:00 - 11:00	182	148	24	22	38	15	24	240	173	239	218	
11:00 - 12:00	197	149	23	25	40	19	24	247	206	233	216	
12:00 - 13:00	218	162	23	25	54	20	28	272	232	253	251	
13:00 - 14:00	233	196	33	22	43	21	52	292	240	284	266	
14:00 - 15:00	274	194	28	33	54	41	33	335	290	300	276	
15:00 - 16:00	310	217	29	48	57	60	58	357	368	349	313	
16:00 - 17:00	471	254	33	47	106	101	77	459	493	462	262	
17:00 - 18:00	524	299	42	30	124	133	55	365	508	382	198	
18:00 - 19:00	320	168	19	15	41	36	26	271	310	279	203	
19:00 - 20:00	184	137	12	7	28	16	15	212	212	226	195	
20:00 - 21:00	129	102	8	7	26	14	8	124	144	148	123	
21:00 - 22:00	112	81	16	6	17	11	27	109	129	123	119	
22:00 - 23:00	95	79	4	16	20	33	5	100	116	118	98	
23:00 - 24:00	74	48	2	4	5	4	3	55	70	58	56	
Periode												
00:00 - 24:00	4.426	2.964	539	401	825	670	850	5.063	4.516	5.398	4.007	
07:00 - 09:00	598	397	126	37	84	41	267	943	575	1.037	587	
16:00 - 18:00	995	553	75	77	230	234	132	824	1.001	844	460	

Tabel 8-2: Intensiteiten VRI 114 (gemiddelde werkdag) ↓

	Richting										Totaal	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		11
	O->N	O->W	O->Z	Z->O	Z->N	Z->W	W->Z	W->O	W->N	N->W		N->ZO
Totaal												
2011 najaar	4.196	2.973	719	636	900	954	1.009	5.022	4.315	4.931	4.228	29.881
2012 voorjaar	4.356	3.043	637	716	920	957	965	4.805	4.236	5.125	4.330	30.091
2012 najaar	4.326	2.742	587	502	848	891	909	4.450	4.021	4.978	4.353	28.607
2013 voorjaar	4.302	2.872	615	524	896	945	977	4.775	4.293	5.171	4.367	29.737
2013 najaar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2014 voorjaar	4.298	2.712	730	615	942	1.015	998	4.884	4.082	4.922	4.196	29.394
2014 najaar	4.612	2.852	615	463	899	900	949	4.725	4.260	5.227	4.345	29.847
2015 voorjaar	4.698	2.849	599	486	931	907	954	4.839	4.511	5.542	4.452	30.768
2015 najaar	4.426	2.964	539	401	825	670	850	5.063	4.516	5.398	4.007	29.659
% najaar	-4%	+4%	-12%	-13%	-8%	-26%	-10%	+7%	+6%	+3%	-8%	-1%
Trend najaar			▼	▼	▼	▼	▼	▲	▲		▼	
Vracht												
2011 najaar	248	284	135	141	100	146	118	448	227	220	277	2.345
2012 voorjaar	283	304	115	157	113	141	113	473	216	238	276	2.429
2012 najaar	228	267	96	96	108	133	101	427	212	197	251	2.115
2013 voorjaar	287	286	104	112	109	142	110	441	230	246	281	2.347
2013 najaar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2014 voorjaar	248	268	125	128	122	170	124	416	198	230	260	2.289
2014 najaar	86	56	70	56	60	94	42	132	68	88	115	867
2015 voorjaar	105	67	79	68	76	106	48	141	76	123	134	1.022
2015 najaar	86	64	64	58	57	62	35	142	60	106	107	838
% najaar	-1%	+13%	-9%	+3%	-5%	-34%	-17%	+7%	-11%	+20%	-7%	-3%
Trend najaar		▲	▼		▼	▼	▼	▲	▼	▲	▼	

▼ = afname intensiteit > 5%

▲ = toename intensiteit > 5%

N915 Grote Beer / Edisonweg (VRI 115)

De intensiteiten van alle richtingen op het kruispunt N915 Grote Beer / Edisonweg (VRI 115) zijn ten opzichte van het najaar van 2014 afgenomen met 11% tot 23%.

Tabel 9-1: Intensiteiten VRI 115 (gemiddelde werkdag) ↓

	Richting						
	1 N->W	2 N->Z	8 Z->N	9 Z->W	10 W->Z	12 W->N	
Uur							
00:00 - 01:00	38	21	46	25	69	29	
01:00 - 02:00	20	11	18	10	33	14	
02:00 - 03:00	11	10	17	7	22	8	
03:00 - 04:00	9	6	13	8	18	6	
04:00 - 05:00	13	11	23	13	22	4	
05:00 - 06:00	73	37	92	41	61	11	
06:00 - 07:00	202	125	299	98	207	37	
07:00 - 08:00	252	208	440	145	493	116	
08:00 - 09:00	257	255	431	168	526	154	
09:00 - 10:00	262	185	339	154	318	114	
10:00 - 11:00	262	182	343	160	310	132	
11:00 - 12:00	290	188	363	178	322	159	
12:00 - 13:00	318	202	406	197	353	172	
13:00 - 14:00	345	226	427	216	398	183	
14:00 - 15:00	366	234	456	241	456	207	
15:00 - 16:00	343	218	460	254	524	208	
16:00 - 17:00	305	192	515	248	663	268	
17:00 - 18:00	336	172	501	238	706	274	
18:00 - 19:00	251	139	318	144	485	191	
19:00 - 20:00	246	131	258	120	301	128	
20:00 - 21:00	182	89	178	94	210	85	
21:00 - 22:00	144	59	145	68	175	75	
22:00 - 23:00	109	50	131	62	170	69	
23:00 - 24:00	68	27	78	40	120	55	
Periode							
00:00 - 24:00	4.702	2.978	6.297	2.929	6.962	2.699	
07:00 - 09:00	509	463	871	313	1.019	270	
16:00 - 18:00	641	364	1.016	486	1.369	542	

Tabel 9-2: Intensiteiten VRI 115 (gemiddelde werkdag) ↓

	Richting						
	1 N->W	2 N->Z	8 Z->N	9 Z->W	10 W->Z	12 W->N	
Totaal							
2011 najaar	4.782	3.206	6.854	2.909	7.341	2.847	27.940
2012 voorjaar	5.484	3.524	7.559	3.169	8.032	3.209	30.976
2012 najaar	5.244	3.510	7.589	3.235	7.814	3.145	30.537
2013 voorjaar	5.420	3.626	7.743	3.390	8.022	3.162	31.363
2013 najaar	5.435	3.654	7.712	3.349	8.083	2.992	31.225
2014 voorjaar	5.234	3.847	7.965	3.281	7.725	3.236	31.288
2014 najaar	5.296	3.832	8.213	3.420	8.117	3.076	31.954
2015 voorjaar	5.550	3.510	7.248	3.344	7.800	3.324	30.776
2015 najaar	4.702	2.978	6.297	2.929	6.962	2.699	26.567
% najaar	-11%	-22%	-23%	-14%	-14%	-12%	-17%
Trend najaar	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
Vracht							
2011 najaar	461	316	389	289	467	197	2.119
2012 voorjaar	466	323	393	285	459	213	2.139
2012 najaar	405	327	389	292	406	190	2.010
2013 voorjaar	438	323	397	300	443	191	2.093
2013 najaar	428	352	411	304	468	198	2.162
2014 voorjaar	457	313	425	317	463	211	2.187
2014 najaar	115	93	85	146	77	71	588
2015 voorjaar	133	119	95	162	95	86	690
2015 najaar	86	78	68	115	67	54	468
% najaar	-26%	-16%	-20%	-21%	-13%	-24%	-20%
Trend najaar	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼

▼ = afname intensiteit > 5%

▲ = toename intensiteit > 5%

N915 Grote Beer / zuidelijk kruisingsvlak aansluiting (VRI 116)

Op het kruispunt N915 Grote Beer / zuidelijk kruisingsvlak aansluiting (VRI 116) is de intensiteit van de verkeersstroom van noord naar oost, dus tussen de A15 en de Grote Beer in oostelijke richting, toegenomen met 48%. Deze richting is in het najaar van 2014 waarschijnlijk niet goed geregistreerd. De intensiteiten in de andere richtingen laten nauwelijks verschil zien.

Tabel 10-1: Intensiteiten VRI 116 (gemiddelde werkdag) ↓

	Richting						
	1 N->W	3 N->O	4 O->N	5 O->W	11 W->O	12 W->N	
Uur							
00:00 - 01:00	16	36	15	20	9	27	
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	5	16	8	7	3	5	
04:00 - 05:00	6	16	25	12	5	22	
05:00 - 06:00	39	70	81	60	14	123	
06:00 - 07:00	185	290	252	170	57	438	
07:00 - 08:00	316	654	264	296	156	572	
08:00 - 09:00	208	631	224	352	197	434	
09:00 - 10:00	147	355	257	238	160	343	
10:00 - 11:00	143	316	265	219	189	295	
11:00 - 12:00	148	347	258	242	169	280	
12:00 - 13:00	170	384	268	251	180	312	
13:00 - 14:00	171	377	305	279	187	338	
14:00 - 15:00	210	476	325	273	227	365	
15:00 - 16:00	248	613	297	323	274	394	
16:00 - 17:00	415	797	199	376	372	347	
17:00 - 18:00	379	869	183	454	328	255	
18:00 - 19:00	241	624	204	266	253	269	
19:00 - 20:00	127	333	197	212	153	238	
20:00 - 21:00	91	235	146	150	106	138	
21:00 - 22:00	83	188	108	118	94	124	
22:00 - 23:00	73	196	83	108	81	135	
23:00 - 24:00	52	117	51	59	41	61	
Periode							
00:00 - 24:00	3.473	7.940	4.015	4.485	3.255	5.515	
07:00 - 09:00	524	1.285	488	648	353	1.006	
16:00 - 18:00	794	1.666	382	830	700	602	

Tabel 10-2: Intensiteiten VRI 116 (gemiddelde werkdag) ↓

	Richting						
	1 N->W	3 N->O	4 O->N	5 O->W	11 W->O	12 W->N	
Totaal							
2011 najaar	3.301	5.600	3.955	4.559	3.454	5.518	26.387
2012 voorjaar	3.395	7.873	3.982	4.627	3.473	5.619	28.969
2012 najaar	3.345	7.895	4.136	4.310	3.146	5.439	28.271
2013 voorjaar	3.283	8.048	4.293	4.484	3.255	5.622	28.985
2013 najaar	3.183	7.915	4.076	4.659	3.260	5.294	28.387
2014 voorjaar	3.315	7.673	3.990	4.491	3.384	5.608	28.461
2014 najaar	3.460	5.381	4.052	4.635	3.288	5.464	26.280
2015 voorjaar	3.654	7.972	4.310	4.583	3.271	5.729	29.519
2015 najaar	3.473	7.940	4.015	4.485	3.255	5.515	28.683
% najaar	+0%	+48%	-1%	-3%	-1%	+1%	+9%
Trend najaar		▲					▲
Vracht							
2011 najaar	228	389	382	352	122	560	2.033
2012 voorjaar	257	447	377	347	151	589	2.167
2012 najaar	211	437	388	317	116	505	1.973
2013 voorjaar	292	457	402	334	140	541	2.166
2013 najaar	230	440	395	311	120	473	1.968
2014 voorjaar	252	449	389	333	132	523	2.078
2014 najaar	58	117	90	86	30	147	527
2015 voorjaar	88	180	114	103	32	179	696
2015 najaar	59	178	112	97	29	161	635
% najaar	+3%	+52%	+24%	+13%	-5%	+10%	+21%
Trend najaar		▲	▲	▲	▼	▲	▲

▼ = afname intensiteit > 5%

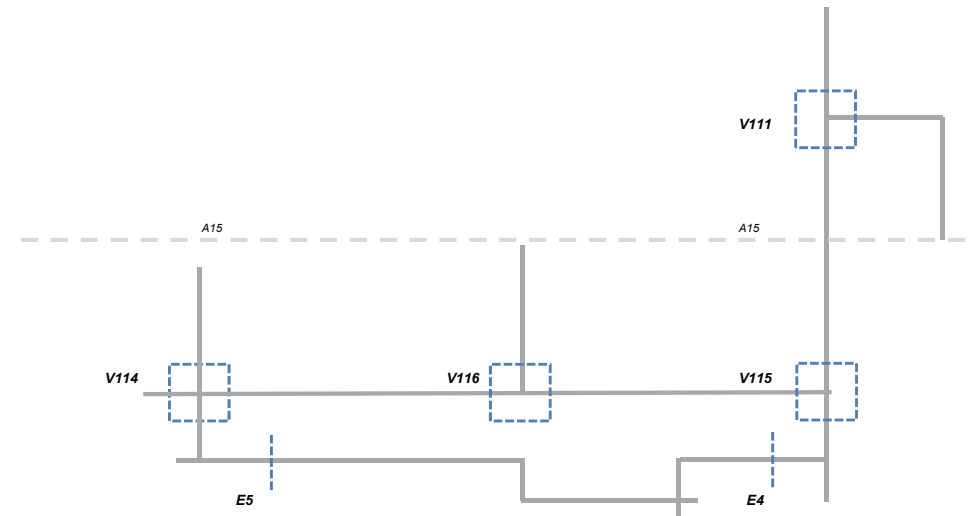
▲ = toename intensiteit > 5%

Verkeersontwikkeling

Het verkeersmodel 'RVMK Drechtsteden' is voor het laatst in het najaar van 2013 geactualiseerd. Hierin is een basismodel gemaakt voor 2013 en prognoses voor 2015, 2020 en 2030. Een schematisch overzicht van de situatie met daarin de eerder vermelde tellocaties en de vier kruispunten met VRI's is weergegeven in figuur 8. Het verkeersmodel presenteert de intensiteiten op de tussenliggende wegvakken.

Tabel 11 op de volgende pagina presenteert de trend in de intensiteiten van de lustellingen, aangevuld met het basismodel en de prognoses uit het verkeersmodel. Tabel 12 presenteert de trend op de locaties van de VRI tellingen op eenzelfde wijze. In beide tabellen is de trend weergegeven met een terugblik op basis van een halfjaarlijkse cyclus en vooruit gekeken met een scope van één jaar (2015) tot enkele tientallen jaren (2030).

Figuur 8: Schematisch overzicht situatie ↓



Lustellingen

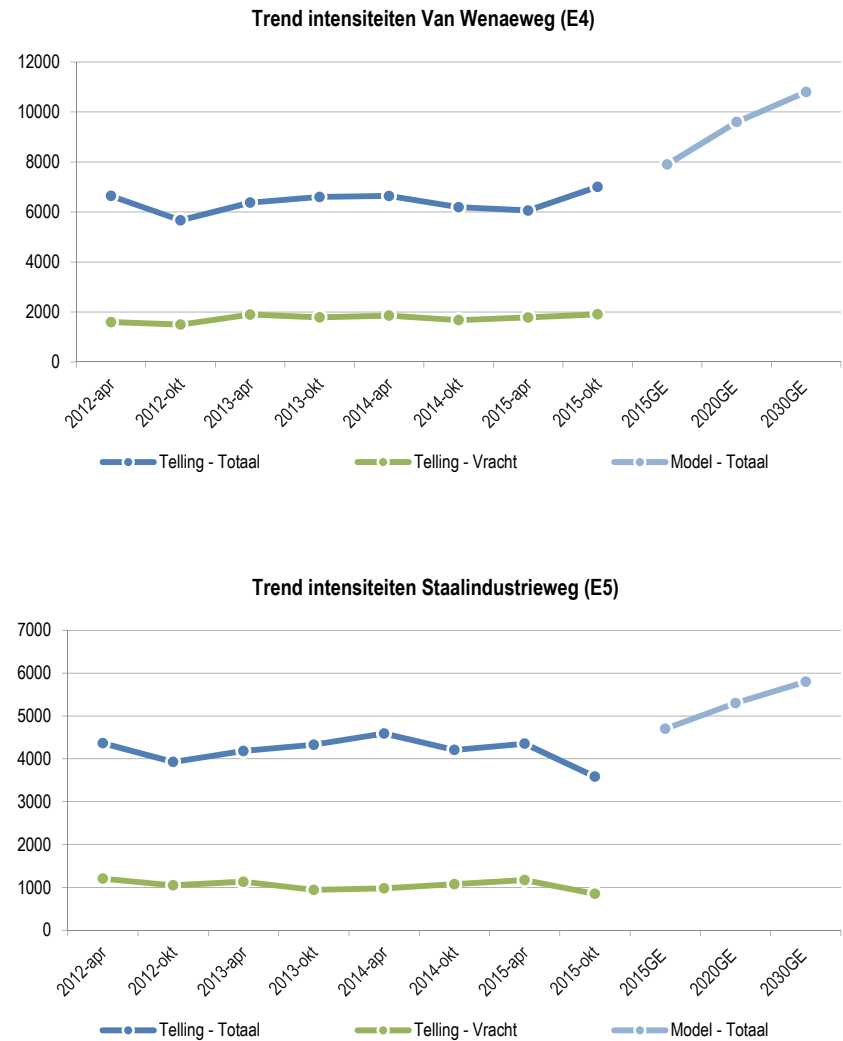
Tot op heden zijn er acht meetmomenten geweest in 2012, 2013, 2014 en 2015. Op enkele locaties zijn één of meerdere metingen niet representatief geweest. Wel kunnen er inmiddels voorzichtige conclusies worden getrokken.

Vooralsnog lijkt de korte termijn trend (de laatste meting) te wijzen op een toename in de intensiteiten op de Van Wenaeweg (E4), terwijl hier eerst juist een lichte afname zichtbaar was. Op de Staalindustrieweg (E5) is bij de laatste meting een duidelijke afname zichtbaar. Op de Staalindustrieweg (E5) lijkt de prognose van het verkeersmodel voor 2015 niet meer aan te sluiten bij de telling. Het verkeersmodel schat de intensiteiten ruim 30% hoger in dan de laatste telling.

Tabel 11: Trend intensiteiten tellingen en verkeersmodel (gemiddelde werkdag)

		Van Wenaeweg (E4)			Staalindustrieweg (E5)		
		Nieuwland Parc In	Nieuwland Parc Uit	Doorsnede	Nieuwland Parc In	Nieuwland Parc Uit	Doorsnede
Lus	2012 voorjaar	3.222	3.422	6.644	2.204	2.160	4.364
	2012 najaar	2.702	2.964	5.666	1.973	1.954	3.927
	2013 voorjaar	3.230	3.145	6.375	2.117	2.067	4.184
	2013 najaar	3.267	3.334	6.601	2.210	2.119	4.329
	2014 voorjaar	3.303	3.338	6.641	2.366	2.225	4.591
	2014 najaar	3.054	3.138	6.192	2.160	2.047	4.207
RVMK	2015 voorjaar	3.048	3.008	6.056	2.230	2.124	4.354
	2015 najaar						
	2015GE	3.900	4.000	7.900	2.300	2.400	4.700
	2020GE	4.800	4.800	9.600	2.600	2.700	5.300
	2030GE	5.400	5.400	10.800	2.800	3.000	5.800

Figuur 9: Trend intensiteiten doorsnede tellocaties (gemiddelde werkdag) ↓



VRI tellingen

Van de VRI tellingen zijn er negen meetmomenten geweest: één in 2011 en twee in 2012, 2013, 2014 en 2015. Op enkele locaties zijn één of meerdere metingen niet representatief geweest. Ook bij de VRI tellingen kunnen er inmiddels voorzichtige conclusies worden getrokken.

Op het kruispunt Edisonweg / noordelijk kruisingsvlak aansluiting (VRI 111) is in het najaar van 2015 op alle takken een afname te zien ten opzichte van het najaar van 2015. De afname die al zichtbaar was in het voorjaar van 2015 zet zich dus voort. Voor de periode 2015 - 2020 wordt een stijging in de intensiteiten verwacht.

Op het kruispunt van de Grote Beer met de Helling (VRI 114) zijn de intensiteiten op alle takken ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van het voorjaar en najaar van 2014. Voor de periode 2015 - 2020 wordt een stijging in de intensiteiten verwacht.

Op het kruispunt Grote Beer / Edisonweg (VRI 115) nemen de intensiteiten vanaf het najaar van 2014 steeds af. Deze afname is op alle kruispunttakken zichtbaar. Ook op deze locatie wordt voor de periode 2015 - 2020 een verdere stijging in de intensiteiten verwacht. De prognose van het verkeersmodel lijkt daarmee niet meer aan te sluiten bij de tellingen. Het verkeersmodel schat de intensiteiten 20% tot 40% hoger in dan de laatste telling.

Op het kruispunt met de zuidelijke afrit van de aansluiting Alblaserdam (VRI 116) zijn de intensiteiten op alle takken ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van het voorjaar van 2015. Voor de periode 2015 - 2020 wordt een stijging in de intensiteiten verwacht.

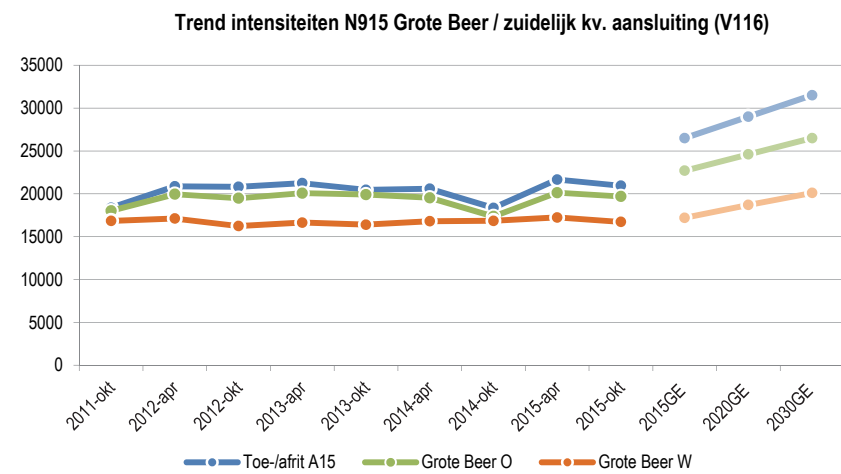
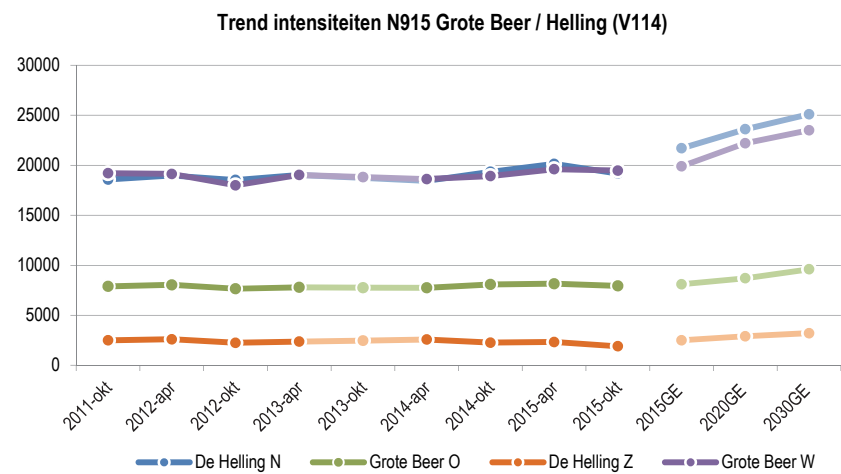
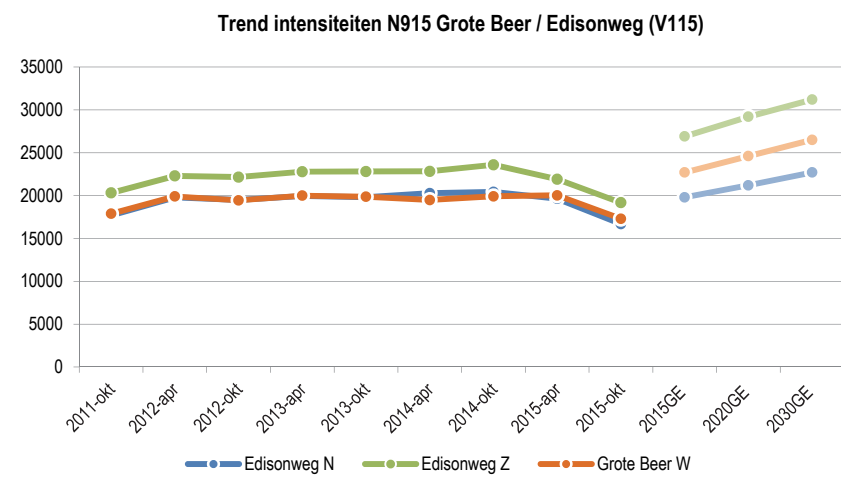
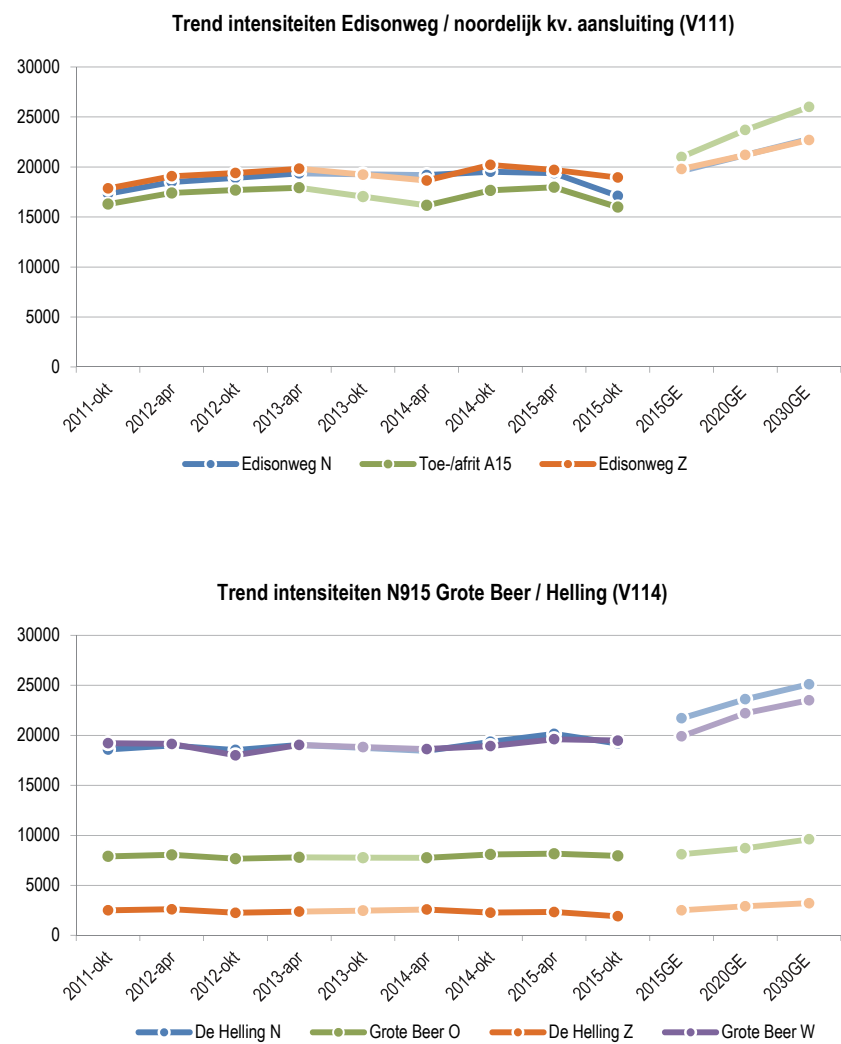
Tabel 12: Trend intensiteiten per doorsnede van VRI en verkeersmodel (gemiddelde werkdag) ↓

		Edisonweg / noordelijk kv. aansluiting (V111)			N915 Grote Beer / Helling (V114)			
		Edisonweg N	Toe-/afrit A15	Edisonweg Z	De Helling N	Grote Beer O	De Helling Z	Grote Beer W
VRI	2011 najaar	-	-	-	18.570	7.887	2.490	19.203
	2012 voorjaar	18.500	17.396	19.069	18.968	8.037	2.593	19.131
	2012 najaar	18.914	17.685	19.391	18.526	7.655	2.241	17.991
	2013 voorjaar	19.359	17.918	19.827	19.029	7.789	2.365	19.033
	2013 najaar	-	-	-	-	-	-	-
	2014 voorjaar	19.182	16.161	18.649	18.440	7.740	2.572	18.613
	2014 najaar	19.524	17.660	20.206	19.343	8.079	2.262	18.913
	2015 voorjaar	19.377	17.966	19.703	20.134	8.146	2.324	19.602
	2015 najaar	17.102	15.982	18.942	19.172	7.929	1.896	19.461
RVMK	2015GE	19.600	21.000	19.800	21.700	8.100	2.500	19.900
	2020GE	21.200	23.700	21.200	23.600	8.700	2.900	22.200
	2030GE	22.800	26.000	22.700	25.100	9.600	3.200	23.500

		N915 Grote Beer / Edisonweg (V115)			N915 Grote Beer / zuidelijk kv. aansluiting (V116)		
		Edisonweg N	Edisonweg Z	Grote Beer W	Toe-/afrit A15	Grote Beer O	Grote Beer W
VRI	2011 najaar	17.690	20.311	17.880	18.374	18.018	16.832
	2012 voorjaar	19.776	22.284	19.894	20.868	19.955	17.114
	2012 najaar	19.488	22.148	19.438	20.815	19.487	16.240
	2013 voorjaar	19.951	22.781	19.994	21.246	20.080	16.644
	2013 najaar	19.793	22.798	19.859	20.468	19.910	16.396
	2014 voorjaar	20.282	22.818	19.476	20.586	19.538	16.798
	2014 najaar	20.417	23.582	19.909	18.357	17.356	16.847
	2015 voorjaar	19.632	21.902	20.018	21.665	20.136	17.237
	2015 najaar	16.676	19.166	17.292	20.943	19.695	16.728
RVMK	2015GE	19.800	26.900	22.700	26.500	22.700	17.200
	2020GE	21.200	29.200	24.600	29.000	24.600	18.700
	2030GE	22.700	31.200	26.500	31.500	26.500	20.100

* Bij V114 worden de richtingen vanuit het noorden naar het zuiden en het oosten samen geteld (gedeelde vri-richting). Om vergelijking mogelijk te maken zijn van de zuidelijke en oostelijke tak enkel de intensiteiten van de richting naar het kruispunt gepresenteerd.

Figuur 10: Trend intensiteiten totaal VRI (gemiddelde werkdag) ↓



* Bij V114 worden de richtingen vanuit het noorden naar het zuiden en het oosten samen geteld (gedeelde vri-richting). Om vergelijking mogelijk te maken zijn van de zuidelijke en oostelijke tak enkel de intensiteiten van de richting naar het kruispunt gepresenteerd.

Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

De resultaten van deze monitor geven een beeld van de verkeerssituatie op en rondom Nieuwland Parc in het najaar van 2015. Daarnaast kan vergeleken worden met de eerdere metingen in 2012, 2013, 2014 en 2015 en met het verkeersmodel, zodat een voorzichtige uitspraak gedaan kan worden over de ontwikkeling van het verkeer.

Wanneer naar de gemeten intensiteiten tijdens het najaar van 2015 wordt gekeken, kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De intensiteit van het verkeer op de Van Wenaeweg op een gemiddelde werkdag is toegenomen met 13% van 6.192 voertuigen in oktober 2014 naar 7.004 voertuigen in november 2015.
- Op de Van Wenaeweg is, ten opzichte van oktober 2014, het zware verkeer op een gemiddelde werkdag met 20% toegenomen. Het middelzware verkeer is met 10% toegenomen.
- De intensiteit van het verkeer op de Staalindustrieweg op een gemiddelde werkdag is afgenomen met 15% van 4.207 voertuigen in oktober 2014 naar 3.583 voertuigen in november 2015.
- Op de Staalindustrieweg is, ten opzichte van oktober 2014, het middelzware en zware verkeer op een gemiddelde werkdag met 21% afgenomen.
- De belangrijkste verkeersstroom via de kruispunten rondom de aansluiting Alblasserdam is de beweging vanaf de zuidelijke afrit van de A15 richting de Edisonweg.
- Op de kruispunten rondom de aansluiting zijn de intensiteiten in de meeste richtingen afgenomen met 5% of meer. Slechts drie richtingen laten een toename van meer dan 5% zien.

Wanneer de trend in de intensiteiten wordt beschouwd, kunnen enkele conclusies worden getrokken:

- Met acht meetmomenten in 2012, 2013, 2014 en 2015, kunnen er voorzichtige conclusies worden getrokken. Door het vergelijken van de voorjaarsmetingen met de najaarsmetingen kan de invloed van de seizoenen bepaald worden. Op basis hiervan lijken seizoensinvloeden geen rol te spelen.
- De trend op korte termijn (de laatste meting) lijkt te wijzen op een toename in de intensiteiten op de Van Wenaeweg, terwijl hier eerst juist een lichte afname zichtbaar was. Op de Staalindustrieweg is bij de laatste meting juist een duidelijke afname zichtbaar.
- Op het kruispunt van de Edisonweg met het noordelijk kruisingsvlak van de aansluiting en het kruispunt van de Grote Beer met de Edisonweg wijst de trend op een voortzetting van dalende intensiteiten op alle kruispunttakken. Op de andere kruispunten is sinds 2012 geen duidelijke opwaartse of neerwaartse trend zichtbaar: alle intensiteiten blijven nagenoeg gelijk.
- Of de veranderingen in intensiteiten het gevolg zijn van de opening van de containerterminal is op het moment van deze monitor niet duidelijk.

Aanbevelingen

Om de ontwikkeling van het verkeersbeeld in de omgeving van het bedrijventerrein Nieuwland Parc en de invloed van de containerterminal en de uitbreiding van het bedrijventerrein hierop te monitoren zijn er een aantal aandachtspunten:

- De in deze rapportage beschreven trends zijn gebaseerd op basis van halfjaarlijks ingewonnen intensiteiten. Er zijn nu acht meetmomenten geweest. Als gevolg kunnen er voorzichtige conclusies worden getrokken. In de komende rapportages van deze monitor kan worden bekeken of trends worden voortgezet.
- De gegevens moeten ingewonnen worden in een representatieve periode van bij voorkeur twee weken. Het plaatsen van tellussen in het wegdek op de Van Wenaeweg en Staalindustrieweg zorgt ervoor dat dit beter mogelijk is. Bovendien zullen deze gegevens betrouwbaarder zijn. Een nadeel hiervan is dat deze nieuwe telmethode zorgt voor een trendbreuk, aangezien categorie-verdelingen niet exact hetzelfde zijn.
- Verkeerstellingen door VRI's blijken gevoelig voor storingen. Ofwel er is helemaal niet geregistreerd tijdens de gewenste periode, ofwel de registratie van het vrachtverkeer lijkt minder betrouwbaar. Dit zorgt ervoor dat het interpreteren van trends complexer wordt gemaakt.
- Op enkele locaties sluit de prognose van het verkeersmodel niet meer aan bij de telling. In deze gevallen schat het verkeersmodel de intensiteiten veel hoger in dan de telling. Een actualisatie van het verkeersmodel zal zorgen voor beter passende prognoses.
- De gegevens van de containerterminal kunnen zorgen voor een beter beeld van de verkeerssituatie op het bedrijventerrein.