

Raadsinformatiebrief

Onderwerp	: Voortgang ontwikkeling Containerterminal Alblasserdam
Aanleiding	: Verkeersmonitor containerterminal en verkeersmonitor Nieuwland
Datum	: 5 september 2017
Doel	: Het ter kennisname verstrekken van informatie
Portefeuillehouder	: Wethouder P.J. Verheij (078) 770 6003 p.verheij@alblasserdam.nl
Primaathouder	: P. van der Hoek (078) 770 6111 p.vanderhoek@alblasserdam.nl

Te verstrekken informatie

Zoals beloofd houden wij u op de hoogte van de ontwikkelingen op en rondom het containerterminal Alblasserdam.

De terminal is twee jaar geleden in gebruik genomen. Het havenbedrijf heeft vanaf dat moment de verkeerstromen van en naar de terminal gemonitord. Deze maand heeft het havenbedrijf hun rapport opgeleverd met de resultaten over het jaar 2016. Deze monitor heeft vooral betrekking op het verkeer van en naar de containerterminal.

Daarnaast voert de gemeente een algehele verkeersmonitor uit voor heel Nieuwland Parc en omliggende wegen. In het rapport 'Monitor najaar 2016 Bereikbaarheid Nieuwland Parc Alblasserdam' staan de resultaten van de metingen uit november 2016 en de ontwikkelingen ten opzichte van de eerdere monitorresultaten.

In een klankbordgroep bestaande uit de gemeente Alblasserdam, BCTN, het havenbedrijf, de gemeente Papendrecht, OV De Noord, een wijkplatform uit Papendrecht en de fietsersbond, worden de resultaten met elkaar afgestemd.

Doel van deze raadsinformatiebrief

Met deze brief willen wij u informeren over de resultaten uit de twee monitorrapporten, over de afstemming met de klankbordgroep en over onze eerste bevindingen.

Conclusie

Op basis van bijgevoegde gegevens is de conclusie dat de verkeersbewegingen van de containerterminal op dit moment geen bijzondere consequenties heeft op het omliggende wegennet.

Wel merken we enkele aandachtspunten op die we bij de volgende monitor in de gaten willen houden. Voor nu zijn het aantal voertuigbeweging van en naar de containerterminal dermate laag dat het nog te voorbarig is om hier conclusies op te trekken. Het gaat hierbij om de volgende aandachtspunten.

- De containerterminal is aangelegd met het doel om vrachtverkeer op de weg vanuit het oosten op te vangen en daarmee het aantal vervoersbewegingen op de weg in de richting van Rotterdam te verminderen. Uit de cijfers blijkt echter dat het wegverkeer van en naar de containerterminal relatief gezien vooral op het westen

is gericht. Omdat het totaal aantal bewegingen van en naar de containerterminal nog laag is, kan hier op dit moment nog geen conclusies op getrokken worden.

- In westelijke richting wordt de route via de Brug over de Noord relatief meer gebruikt dan de route via de Noordtunnel. Dit kan betekenen dat het verkeer van en naar de terminal sneller geneigd is om de route via de Staalindustrieweg naar de brug te nemen. Terwijl is afgesproken dat het verkeer via de Van Wenaeweg zal gaan rijden. Ook hier geldt dat de totaal aantal bewegingen laag is.
- In oostelijke richting is het aandeel dat via de Burgemeester Keijzerweg rijdt relatief hoog, terwijl het verkeer van en naar de terminal meer op de snelweg moet zijn gericht. Wellicht komt dit doordat het totaal aantal bewegingen nog laag is.

Vervolg

Komende jaren wordt de monitoring voortgezet en zal blijken hoe de verkeersstromen zich verder ontwikkelen.

Gelet op de beperkte consequentie hebben we besloten om u in het vervolg alleen te informeren indien de cijfers daar aanleiding voor geven.

Bijlagen

1. Bijlage 1: verkeersmonitor CT van het havenbedrijf
2. Bijlage 2: verkeersmonitor Nieuwland Parc

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

Bijlage: Nadere toelichting van de verkeersgegevens.

1. Algemene ontwikkeling containerterminal

Sinds 28 mei 2015 is de containerterminal in Alblasserdam in gebruik. In dat jaar waren de ontwikkelingen nog in een opstartfase, waarbij een stijgende lijn werd waargenomen.

Met de cijfers van 2016 blijkt dat deze stijgende lijn zich voortzet. Het aantal vervoersbewegingen is echter nog steeds relatief laag. Wel is een duidelijk hoger gebruik te zien in de laatste maanden van 2016, waarmee geconcludeerd kan worden dat de groei nog verder toeneemt.

2. Monitor wegverkeer containerterminal Alblasserdam 2016 (havenbedrijf, augustus 2017)

Het monitorrapport van het havenbedrijf heeft betrekking op verkeerscijfers over het gehele jaar 2016. Het havenbedrijf voert continue metingen uit via een tellus bij de poort van de containerterminal, via een tellus op de Van Wenaeweg en via bluetooth-ontvangers op een vijftal plaatsen bij omliggende wegen: bij de poort, Van Wenaeweg, Burgemeester Keijzerweg in Papendrecht, op de A15 bij Papendrecht, bij de Noordtunnel en bij de Brug over de Noord.

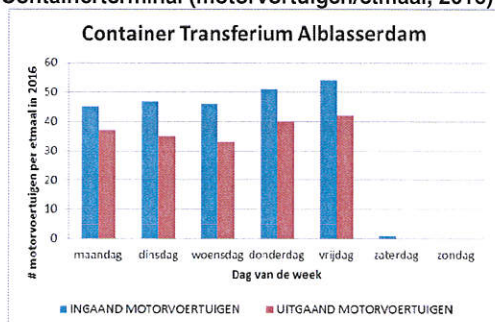
Het havenbedrijf heeft de analyse uitgevoerd over het (vracht)verkeer van en naar de containerterminal Alblasserdam. Deze analyse geeft inzicht in de effecten van de containerterminal op het vracht- en personenverkeer over de weg in de omgeving van de terminal.

Aantal bewegingen aan de poort

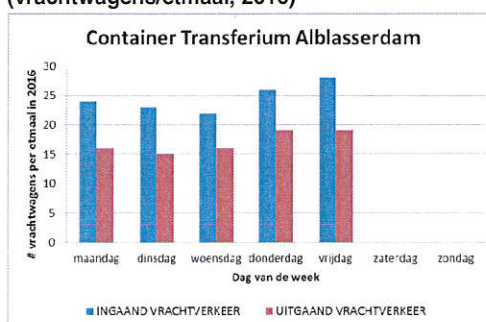
Over de periode van 2016 bedraagt het aantal verkeersbewegingen aan de poort van de containerterminal 86 motorvoertuigen per werkdag, waarvan 42 vrachtwagenbewegingen. In 2015 was dit 54 motorvoertuigen per werkdag waarvan 21 vrachtwagenbewegingen. In het weekend wordt het transferium niet gebruikt.

Over de werkweek is het aantal vervoersbewegingen redelijk gelijk verdeeld. In het weekend wordt de terminal niet gebruikt.

**Weekverdeling totaal aantal motorvoertuigen
Containerterminal (motorvoertuigen/etmaal, 2016)**



**Weekverdeling vrachtverkeer containerterminal
(vrachtwagens/etmaal, 2016)**

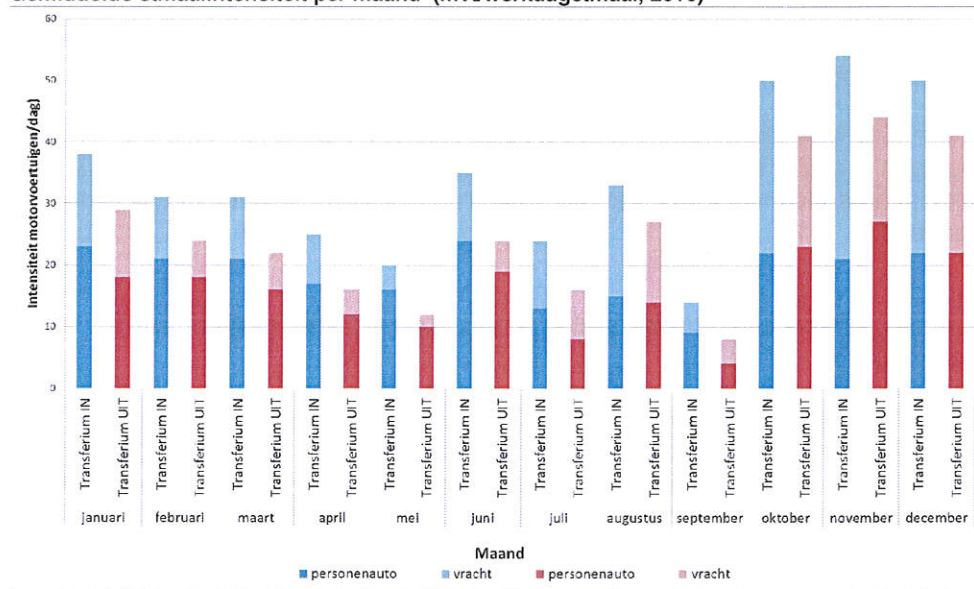


Geconcludeerd kan worden dat het aantal motorvoertuigen in totaal en het aantal vrachtwagens per etmaal is toegenomen maar dat deze aantallen nog steeds laag zijn.

Verdeling per maand

In onderstaand grafiek is een verdeling weergegeven van het voertuigbewegingen aan de poort per maand over het gehele jaar van 2016.

Gemiddelde etmaalintensiteit per maand (mvt/werkdagemaal, 2016)



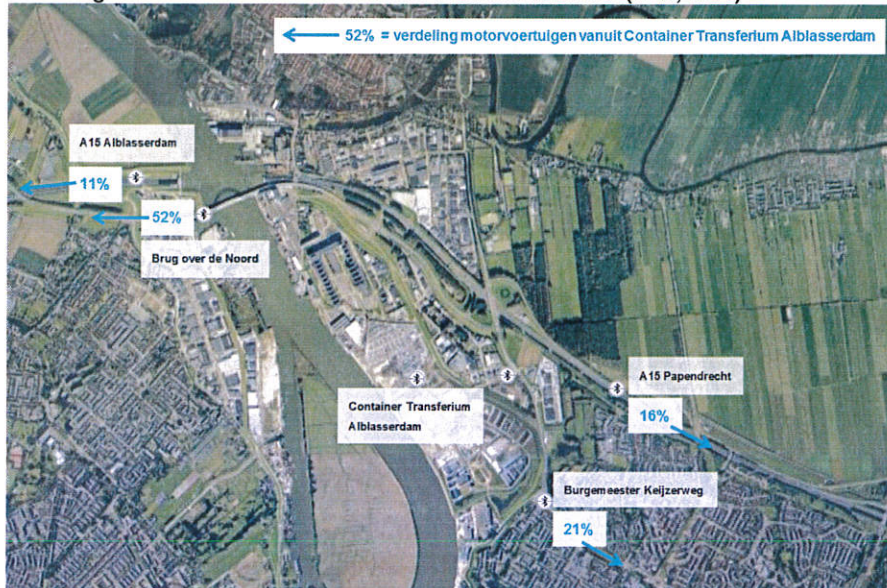
Geconcludeerd kan worden dat het aantal voertuigbewegingen door het jaar heen schommelt. Een duidelijke verklaring is hier niet voor. Wel is een duidelijk hoger gebruik van de terminal te zien in de laatste maanden van 2016. Mogelijk heeft dit te maken met een toenemend gebruik van de terminal. In 2017 moet blijken of deze trend zich voort zet.

Verdeling rijrichtingen

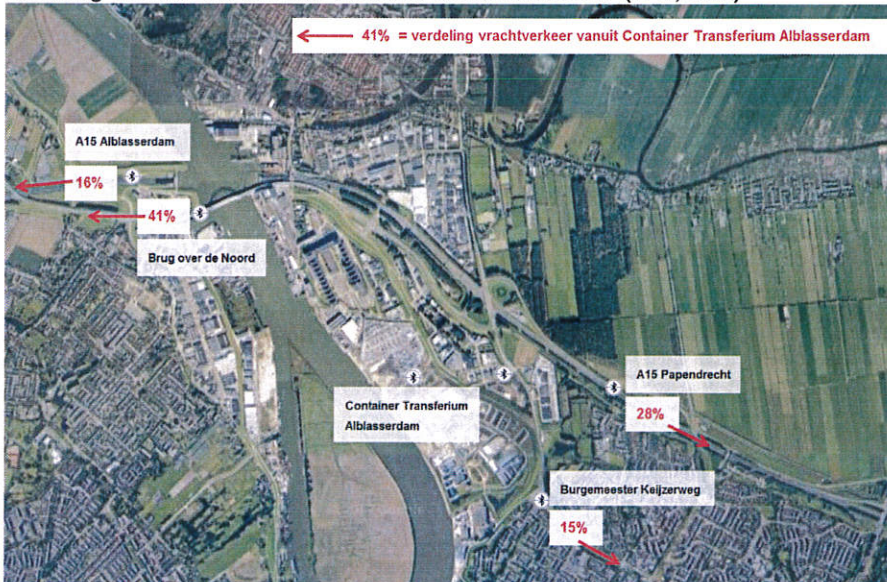
Op basis van Bluetooth-signalen is gekeken naar de verdeling van de rijrichtingen van het vrachtverkeer vanuit de containerterminal. Kijkend naar het totale aantal motorvoertuigen dan beweegt 62,8 % in westelijke richting, via de Noordtunnel (A15) en via de Brug over de Noord (N915); de overige 37,2% beweegt in oostelijke rijrichting, via de A15 richting Gorinchem en via de Burgemeester Keijzerweg. Van het vrachtverkeer heeft 56,5% een verplaatsing in westelijke rijrichting en 43,5% in oostelijke rijrichting.

Geconcludeerd kan worden dat het (vracht)verkeer vanuit de terminal hoofdzakelijk op het westen is gericht. Omdat het aantal totale vervoersbewegingen bij de poort nog laag is, is geen goed beeld te geven van de onderlinge verdeling tussen de verbindingen. In 2017 moet blijken in hoeverre dit een blijvende trand is.

Verdeling van het totale verkeer vanuit de containerterminal (in %, 2016)



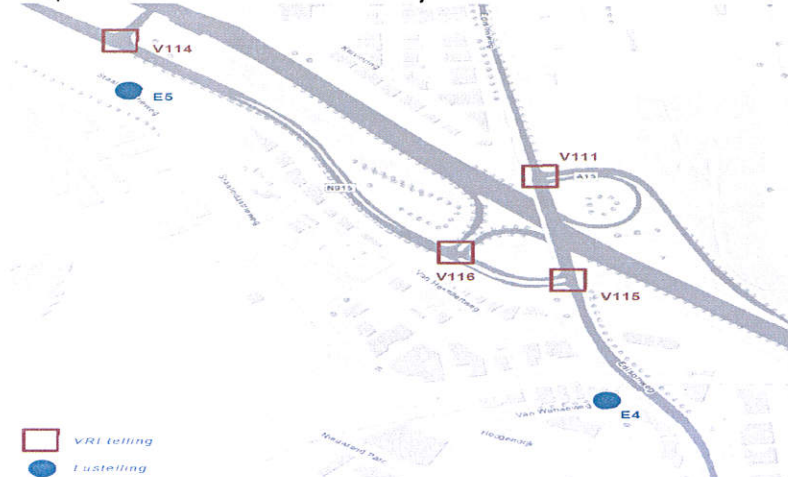
Verdeling van het vrachtverkeer vanuit de containerterminal (in %, 2016)



3. Verkeersmonitor Nieuwland Parc (Dufec, november 2015)

De gemeente voert twee keer per jaar een algehele verkeersmonitor uit voor heel Nieuwland Parc en omliggende wegen. In het voor- en najaar vinden daartoe tellingen plaats bij de Staalindustrieweg en de Van Wenaeweg. Tevens worden cijfers opgehaald vanuit de verkeersregelininstallaties op de kruisingen van de N915 (Grote Beer, Edisonweg en aansluitingen A15).

meetpunten Monitor bereikbaarheid bedrijventerrein Nieuwland Parc



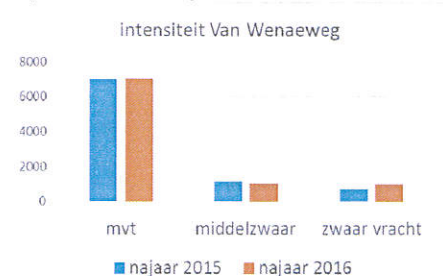
- E4: Iustelling Van Wenaeweg
 E5: Iustelling Staalindustrieweg
 V111: vri-telling Edisonwegg / noordelijke aansluiting A15
 V114: vri-telling Grote Beer / De Helling
 V115: vri-telling Grote Beer / Edisonweg
 V116: vri-telling Grote Beer / zuidelijke aansluiting A15

Van Wenaeweg (E4)

Uit de verkeersmonitor Nieuwland Parc van najaar 2016 blijkt dat de intensiteit op de Van Wenaeweg licht is toegenomen ten opzichte van het najaar 2015: 7.043 motorvoertuigen per etmaal in 2016 tegenover 7.004 in 2015. Dit is een toename van 1%.

Vergeleken met de modelberekeningen blijft de gemeten intensiteit achter ten opzichte van wat gemodelleerd is.

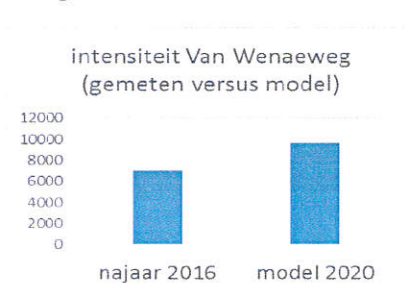
Intensiteitsontwikkeling Van Wenaeweg, najaar 2016 t.o.v. najaar 2015 en



Intensiteit Van Wenaeweg (gemiddelde werkdag)

	mvt	middelzwaar	zwaar vracht
najaar 2015	7004	1161	746
najaar 2016	7043	1043	984

meting t.o.v. model 2020



intensiteit Van Wenaeweg (gemeten versus model)

	mvt
najaar 2016	7043
model 2020	9600

Staalindustrieweg (E5)

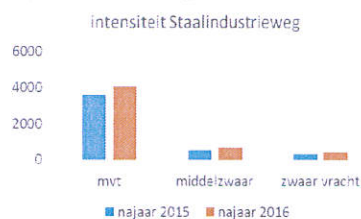
Op de Staalindustrieweg passeren op een gemiddelde werkdag 4.071 motorvoertuigen per etmaal in het najaar 2016, tegenover 3.583 in het najaar 2015. Dit is een toename van 14%.

Vorig jaar was echter een daling te zien ten opzichte het jaar daarvoor. In najaar 2014 paseerden hier 4.207 motorvoertuigen per etmaal. De daling van vorig jaar lijkt hiermee weer hersteld.

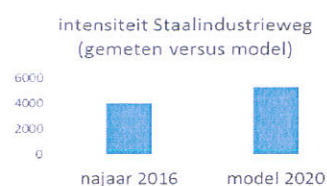
De intensiteit van najaar 2016 ligt nog altijd onder het niveau van 2014. Dit betreft een daling van 3% (van 4.207 in 2014 naar 4071 in 2016).

Vergeleken met de modelberekening blijft ook hier de gemeten intensiteit achter ten opzichte van wat gemodelleerd is.

Intensiteitsontwikkeling Staalindustrieweg, najaar 2016 t.o.v. najaar 2015 en



meting t.o.v. model 2015



intensiteit Staalindustrieweg (gemiddelde werkdag)

	mvt	middelzwaar	zwaar vracht
najaar 2015	3583	545	305
najaar 2016	4071	693	438

intensiteit Staalindustrieweg (gemeten versus model)

	mvt
najaar 2016	4071
model 2020	5300

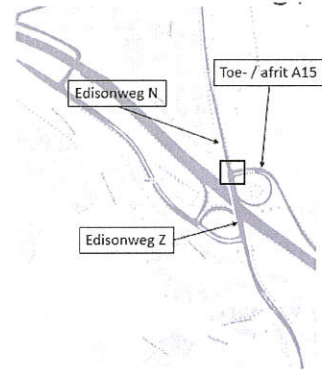
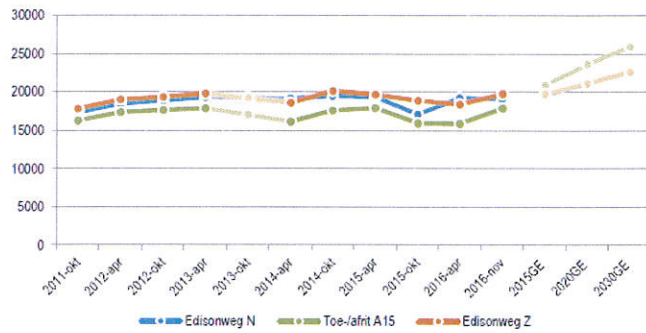
Trend intensiteiten op de N915 (Grote Beer, Edisonweg en aansluitingen A15)

Voor de intensiteiten van de vier kruisingen op de N915 (Grote Beer, Edisonweg en aansluitingen A15) zijn gegevens opgehaald uit de verkeersreglinstallaties. Met behulp van de gegevens van voorgaande jaren is de trend van de intensiteiten geanalyseerd. Tevens is dit uitgezet ten opzichte van de modelberekeningen. Dit is in de volgende grafieken weergegeven. Hieruit is het volgende op te maken.

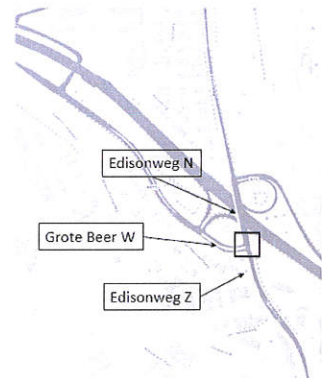
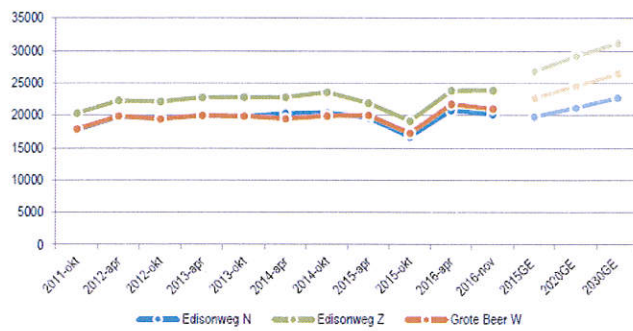
Op het kruispunt van de Grote Beer met de Edisonweg was vanaf het najaar 2014 een dalende trend in de intensiteiten zichtbaar. Deze trend is in 2016 echter gekeerd. Nu is een toename zichtbaar tot boven het niveau van 2014. Op andere kruispunten is geen duidelijke opwaartse of neerwaartse trend zichtbaar: 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 aan te geven. Dat moet blijken uit de volgende metingen.

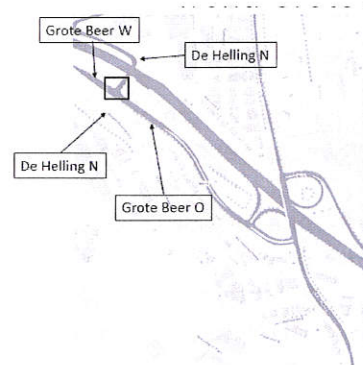
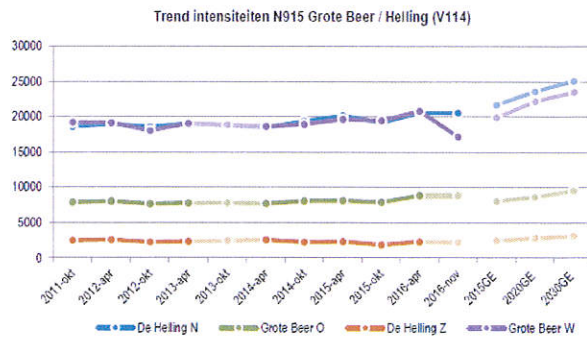
Trend intensiteiten Edisonweg / noordelijke aansluiting A15 (V111)



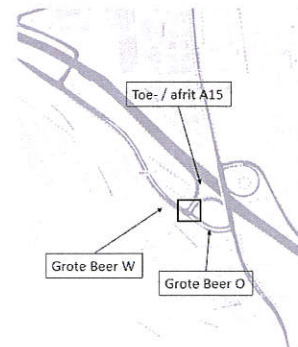
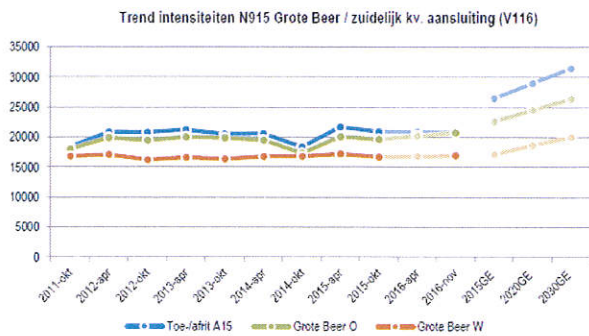
Trend intensiteiten Grote Beer / Edisonweg (V115)



Trend Intensiteiten Grote Beer / De Helling (V114)



Trend intensiteiten Grote Beer / zuidelijke aansluiting A15 (V116)



4. Klankbordgroep containerterminal

Er is een klankbordgroep in het leven geroepen die halfjaarlijks de ontwikkelingen rondom het containerterminal monitort en evalueert. Aan deze klankbordgroep nemen naast de gemeente Alblasserdam, BCTN en het Havenbedrijf Rotterdam ook de gemeente Papendrecht, OV De Noord, het wijkplatform Papendrecht en de fietsersbond deel.

In januari 2016 en in september 2016 is de klankborgroep bijeen geweest waarbij de resultaten van de verkeersgegevens zijn besproken. Op basis van de beschikbare gegevens concludeert de klankbordgroep dat de verkeersbewegingen van de containerterminal geen bijzondere consequenties heeft op het omliggende wegennet en dat dit niet tot knelpunten leidt.

De klankbordgroep spreekt af om door te gaan met het monitoren van de verkeersstromen. Gelet op de beperkte consequenties is afgesproken om de gegevens alleen met elkaar te bespreken indien de cijfers daar aanleiding voor geven.

