2018-04-04 Tuinen van West Reactie op verslag bijeenkomst 6 maart

Opgesteld door: [redacted] Rijkswaterstaat West Nederland Noord
Met medewerking van: [redacted]RWS WNN)

Algemene opmerkingen
Tijdens de bijeenkomst van 6 maart zijn alleen de modelprognoses voor een zaterdagmiddag zonder en met grootschalig evenement getoond. Om de omvang van de bereikbaarheidsproblemen in het gebied rondom Tuinen van West inzichtelijk te krijgen is het noodzakelijk dat ook de prognoses voor de reguliere werkdagen gedeeld worden. Per jaar zijn er veel meer reguliere werkdagen dan dagen met grootschalige evenementen. Voor de onderbouwing van nut en noodzaak van maatregelen zijn de reguliere werkdagen daarom veel belangrijker.

Daarnaast mis ik nog de koppeling tussen de prognoseresultaten van het verkeersmodel en deel 1 van het convenant. Dit geldt zowel voor de reguliere werkdag als voor de evenementensituatie. In deel 1 van het convenant hebben we immers gezamenlijk besproken wanneer we iets een verkeersprobleem vinden. Op basis van de prognoses met het verkeersmodel zijn nu deels andere probleemgebieden gedefinieerd (aangegeven als A t/m D in het document maatregelen / knelpunten). De maatregelpakketten zullen ook beoordeeld moeten worden op basis van hun invloed op de in deel 1 van het convenant gedefinieerde problemen.

Tot slot zou de koppeling tussen de maatregelen en het probleem dat ze helpen oplossen wat beter moeten worden uitgeschreven. Bijvoorbeeld: de beschreven verwachte effecten van maatregelenpakketten 3 en 4 zijn nu aan elkaar gelijk. Dat roept vragen op over de toegevoegde waarde van pakket 4.

Reactie op voorgestelde maatregelpakketten
Goed dat er een maatregelpakket is met alleen een extra ontsluiting op de N200. Zo kan expliciet in beeld worden gebracht wat het effect is van alleen de nieuwe aansluiting. Dit is met name belangrijk voor de reguliere werkdagsituatie.

Graag maatregel 7 toevoegen aan maatregelpakket 3 of 4. Er ontstaat dan een maatregelpakket met de combinatie van maatregelen 1,2,3 en 7. Vanwege de diverse knippen in wegen rondom Tuinen van West wordt de nieuwe aansluiting op de N200 dan maximaal belast. Het is interessant om te onderzoeken hoe de aansluiting dan functioneert.

Om te voorspellen wat de verkeerssituatie op de Den Uylweg wordt in het geval dat er daar een knip wordt toegepast is niet direct een aparte modelrun nodig. Je kunt inderdaad eenvoudig beredeneren hoeveel de verkeersintensiteit hier afneemt omdat je op basis van andere modelruns weet welk deel van het verkeer op de Den Uylweg een herkomst of bestemming in Tuinen van West heeft. Een verwachting voor de verkeerssituatie op de N200 is echter veel moeilijker te beredeneren. Gaat het verkeer dat niet meer via de Den Uylweg kan via de W. Schermerhornstraat of via de S104 de N200 op? En hoe functioneert de N200 dan nog als doorgaande weg wanneer deze beide kruisingen nog zwaarder worden belast? Om antwoord op die vragen te krijgen zien we graag een pakket doorgerekend met maatregelen 1, 2, 3 en 7 erin.

Modellering van maatregelen
Let er op dat altijd wanneer maatregel 1 ‘Aansluiting N200’ wordt gemodelleerd de maximumsnelheid op de N200 tussen de kruising met de Australiëhavenweg en de Osdorperweg v.v. verlaagd moet worden van 100km/u naar 80 km/u.

Planning
Is er al een planning voor het vervolg van de Tuinen van West? We willen graag weten wanneer we capaciteit moeten reserveren om bijvoorbeeld simulatieresultaten te beoordelen.