

An aerial photograph showing a complex highway interchange with multiple lanes and overpasses. The surrounding area includes residential buildings, green spaces, and trees. A pink line with rounded corners outlines a specific section of the highway and the area below it.

Vergelijking projectmodel Klaaswaal –

Vergelijking projectmodel Klaaswaal –

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Status

© Copyright Goudappel

[Opdrachtgever]

Vergelijking projectmodel Klaaswaal – verkeersmodel Hoeksche Waard

[Kenmerk]

april 2021

R. van der Honing

[Project team]

[Status]

[Copyright informatie]

Inhoudsopgave

1. Projectmodel Klaaswaal	3
2. Verkeersmodel Hoeksche Waard	4
3. De vergelijking	5



Introductie van het document

Het Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard heeft in 2017 een projectmodel Klaaswaal laten opstellen, om de effecten van de randweg inzichtelijk te kunnen maken. De gemeente Hoeksche Waard heeft in 2020 een verkeersmodel voor de hele gemeente laten opstellen. Beide modellen zijn opgesteld door Goudappel.

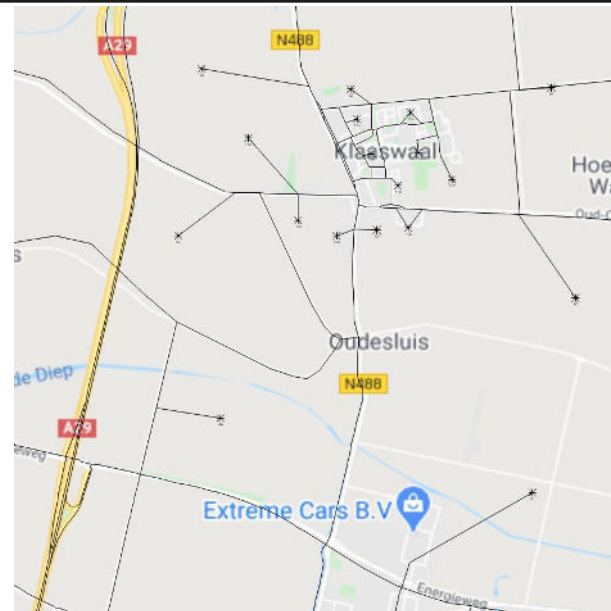
Momenteel wordt het onderzoek naar de randweg Klaaswaal geactualiseerd. De intensiteiten in het projectmodel Klaaswaal en het verkeersmodel Hoeksche Waard verschillen op sommige locaties. In dit document wordt ingegaan op de oorzaken van de verschillen.



1. Projectmodel Klaaswaal

De basis van het projectmodel Klaaswaal is de V-MRDH1.1. In dit model is het netwerk en de gebiedsindeling van Klaaswaal verfijnd. De omliggende kernen zijn niet gewijzigd; die zijn qua detailniveau zoals ze gemodelleerd zijn in het V-MRDH. Op figuur 1.1 is het netwerk en de zonerings gepresenteerd.

De kern Numansdorp is niet verfijnd. Daardoor is het detailniveau van Numansdorp lager dan in het gemeentelijke verkeersmodel. Het HWN wordt goed gemodelleerd en het OVN wordt niet op elke locatie correct gemodelleerd. Daarom dient er op het OVN gekeken te worden op doorsnede-niveau.



Figuur 1.1 het detailniveau van het projectmodel Klaaswaal

2. Verkeersmodel Hoeksche Waard

Het verkeersmodel Hoeksche Waard is een volledig verkeersmodel voor de hele gemeente. Hierin zijn alle uitgangspunten actueel:

- de netwerken
- de sociaal-economische gegevens
- telgegevens

Goudappel heeft het verkeersmodel Hoeksche Waard op 313 locaties getoetst. Het model voldoet ruimschoots aan de gestelde eisen. Op figuur 2.1 is de kwaliteit van het verkeersmodel rondom Klaaswaal gepresenteerd. Het verkeersmodel sluit goed aan bij de telgegevens.



Figuur 2.1 de kwaliteit van verkeersmodel Hoeksche Waard

3. De vergelijking

Er is een tabel opgesteld met intensiteiten van het projectmodel Klaaswaal en het verkeersmodel Hoeksche Waard. Er zijn veel locaties die goed vergelijkbaar zijn en een beperkt aantal wegvakken laat een relatief grote afwijking zien. De wegen met de grootste afwijking zijn gepresenteerd in tabel 3.1.

Nr.	Straatnaam	2016	2018
		Goudappel	Goudappel
3	N489 Smidsweg (west)	3.400	4.300
4	N489 Smidsweg (oost)	7.800	6.300
10	Molendijk (zuid)	6.800	7.900
13	Oud Cromstrijenseweg WZ (west)	2.000	3.200
16	Oud Cromstrijenseweg OZ (midden)	2.900	1.700
17	Oud Cromstrijenseweg OZ (oost)	2.900	2.400
27	Energieweg	9.500	5.800
28	Middelsluisdijk OZ	2.500	3.100
34	Rijksstraatweg (zuid)	6.800	5.900

Tabel 3.1 de locaties met de grootste afwijkingen tussen projectmodel Klaaswaal en verkeersmodel Hoeksche Waard

De vergelijking tussen het projectmodel Klaaswaal en het verkeersmodel Hoeksche Waard mag niet zonder meer worden gemaakt. Alle uitgangspunten tussen beide modellen zijn anders:

- Het detailniveau buiten Klaaswaal is wezenlijk anders;
- De gegevens van model Klaaswaal dateren van 2016 en model Hoeksche Waard van 2018;
- Er zijn aanzienlijk meer telgegevens gehanteerd in het verkeersmodel Hoeksche Waard;
- Het doorgaande verkeer kwam uit het V-MRDH1.1 en nu uit het V-MRDH2.6

Desondanks is Goudappel van mening dat de verschillen uitgelegd moeten kunnen worden. Daarom wordt op elk van de genoemde locaties ingegaan. Het gaat om drie gebieden: de N489 / N488 (locaties 3 en 4), de situatie in Klaaswaal (locaties 10, 13, 16 en 17) en de N487 / N488 (locaties 27, 28 en 34).

De N489 / N488

Op de N489, op locatie 4, heeft Goudappel een telling gehanteerd. Deze wordt 4% onderschat, dat valt ruim binnen de marges. Op locatie 3 is niet geteld, maar wel op het naastgelegen wegvak op de N488 / Molendijk. Hier wordt de intensiteit overschat. Het gemiddelde beeld ziet er uitstekend uit.

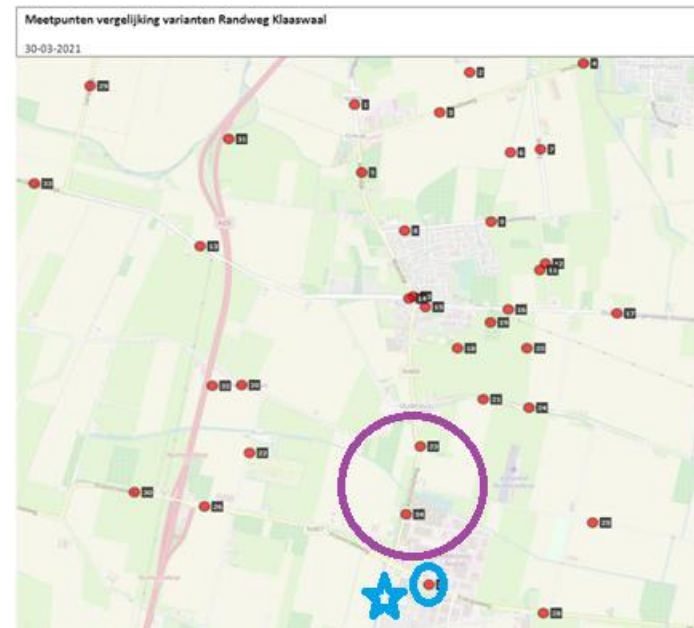
Situatie rondom Klaaswaal

Op figuur 2.1 is de kwaliteit van de intensiteiten in Klaaswaal reeds aangetoond. De intensiteit op de Molendijk net boven de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde ligt 6% boven de telwaarde, net eronder ligt de intensiteit 1,5% boven de telwaarde. Op de Oud-Cromstrijensedijk Westzijde is de modelwaarde 3,5% lager en in het verlengde ervan, op de Beijerlandschedijk, is de overschatting 17%. Deze tellingen spreken elkaar tegen: ze zouden nagenoeg gelijk moeten zijn omdat er geen noemenswaardige zijwegen zijn en de telwaarden zijn respectievelijk 2.300 en 3.000. De Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde laat een onderschatting zien van 1,5% en ook de intensiteit verder naar het oosten sluit zeer goed aan bij de telling (-0,5%).

De N487 / N488

Op figuur 3.1 is de situatie rondom Numansdorp geschetst. Het verkeer van Numansdorp naar Klaaswaal kan via de Rijksweg (blauwe ster) of via route de Wethouder Van der Veldenweg – Energieweg (blauwe cirkel) rijden. In het model Klaaswaal rijdt het gros van het verkeer over de Wethouder Van der Veldenweg - Energieweg. In het verkeersmodel Hoeksche Waard is de verdeling beter en rijdt een deel van dit verkeer over de Rijksweg. Daardoor is in het nieuwe verkeersmodel de intensiteit op de Energieweg aanzienlijk lager. De intensiteiten op zowel de Rijksweg (-1%) als op de Wethouder Van der Veldenweg (+0,5%) sluiten uitstekend aan bij de tellingen.

Het meest relevant voor de randweg Klaaswaal is de intensiteit op de Rijksweg (paarse cirkel). Hier is niet geteld; er is uitsluitend een telling in Klaaswaal op de Molenweg. De intensiteit op de Middelsluisdijk Oostzijde wijkt 2% af van de telling.



Figuur 3.1 de locaties van de intensiteiten die zijn gecontroleerd in het kader van de studie randweg Klaaswaal

