

Mem o

■ ■ ■ ■ ■

Datum : 5 februari 2010
Onderwerp : Toekomstige verkeerssituatie N242 Smuigelweg-Verlaat
Directie/Sector : BU / INFRA

Inleiding

In het laatste kwartaal van 2010 starten de werkzaamheden voor de Reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat. Deze reconstructie leidt tot een aanzienlijke verbetering van de huidige verkeersproblematiek. Voorliggende notitie beschrijft de toekomstige verkeerssituatie die wordt voorzien. Allereerst wordt ingegaan op de verkeersprognoses die de grondslag vormen voor de reconstructie. Tevens wordt toegelicht hoe de capaciteit van het verkeerskundig ontwerp zich verhoudt tot de verkeersprognoses voor de toekomst. Tenslotte wordt een drietal maatregelen beschreven die de afgelopen maanden in het ontwerp zijn doorgevoerd, om het ontwerp zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de toekomstige verkeersvraag.

Herziene verkeersprognoses

In het voorjaar van 2009 is geconstateerd dat de originele verkeersprognoses voor het project N242 Smuigelweg-Verlaat worden ingehaald door de werkelijkheid. Bij het maken van de prognoses aan de start van het project in 2005 werd zekerheidshalve rekening gehouden met een jaarlijkse autonome verkeersgroei van 1,5% (i.p.v. de gebruikelijke 1%), maar verkeerstellingen hebben aangetoond dat de groei hoger is geweest (gemiddeld 2,5% per jaar). Om die reden zijn de verkeersprognoses naar boven bijgesteld. Adviesbureau DHV heeft hiervoor twee verkeersmodellen en recente verkeerstellingen vergeleken en op basis hiervan de verkeersprognoses bijgesteld. Hierbij is gerekend met de economische ontwikkeling zoals voorzien wordt door het Centraal Plan Bureau. De herziene prognoses zijn in de bijlage opgenomen.

Toetsing verkeerskundig ontwerp

Adviesbureau DHV heeft met een verkeerssimulatiemodel onderzocht in hoeverre de capaciteit van het (toen nog) beoogde ontwerp voor de reconstructie nog zou voldoen uitgaande van de herziene verkeersprognoses. De volgende conclusies werden getrokken:

- De capaciteit van het ontwerp voldoet naar verwachting tot ongeveer 2020. In de spitsen zal hooguit vijf minuten vertraging ontstaan, hetgeen door deskundigen als acceptabel wordt beschouwd.
- In de periode 2020-2030 zou de turborotonde N242-N241 (bij het aanvankelijke ontwerp) naar verwachting haar capaciteit bereiken. Op termijn zou hierdoor opnieuw file ontstaan. In de ochtendspits zou met name opstopping ontstaan op de N241 vanuit Schagen richting de turborotonde. In de avondspits zou opstopping

Pagina 2

ontstaan op de N242 vanuit Heerhugowaard richting turborotonde. Hierdoor zou opnieuw verkeer gaan sluipen via het Verlaat.

- In de periode 2020-2030 zou de 'kleine' rotonde AC de Graafweg-Verlaat naar verwachting haar capaciteit bereiken. Het verkeersaanbod in de spitsperioden wordt op de N242 erg hoog. Hoofdzakelijk in de avondspits zou het Verlaat (in oostelijke richting) dan ook veelvuldig als sluiproute gebruikt worden. Het verkeer op de AC de Graafweg (in noordrichting) en in het bijzonder vanaf het tankstation zou daardoor belemmerd worden om de rotonde op te rijden, omdat dit verkeer voorrang moet verlenen aan het vrijwel continue (sluip)verkeer op de rotonde. De filevorming op de AC de Graafweg zou hierdoor fors stijgen, en het verkeer komende vanaf het tankstation zou bijna niet meer op de rotonde kunnen komen.
- De capaciteit van de kruising N242-Smuigelweg (valt net buiten het project) is ontoereikend. De bestaande problemen zullen in omvang verder toenemen.

Hoewel de doorstroming tot 2020 dus naar verwachting goed zal zijn, betekenden deze conclusies toch een pas op de plaats voor het project. Immers: het is de bedoeling infrastructuur te realiseren die zo toekomstvast mogelijk is en dus bij voorkeur tot tenminste 2030 voldoet aan de verkeersvraag. Daarom is onderzocht welke maatregelen/oplossingen mogelijk zijn voor de situatie tussen 2020 en 2030. Deze worden in het navolgende verder toegelicht.

Maatregel 1: verlengen voorsorteerstroken turborotonde

Om de doorstroming op de N242 en N241 bij de turborotonde te verbeteren voor de periode na 2020, worden twee uitbreidingen gedaan op het aanvankelijk beoogde ontwerp (in onderstaande afbeelding zijn de maatregelen visueel weergegeven):

- Verlenging voorsorteerstrook N242 vanuit westelijke richting naar de nieuwe turborotonde. Feitelijk wordt hiermee de N242 op het tracé Smuigelweg-turborotonde verdubbeld. Door deze verdubbeling ontstaat extra ruimte voor het verkeer dat in de avondspits terugkeert naar de regio Niedorp/Schagen/Heerhugowaard-Noord. Zonder deze verdubbeling zou het verkeer terugslaan tot aan de kruising N242-Smuigelweg, waardoor deze kruising zou vastlopen.
- Verlenging voorsorteerstrook N241 vanuit noordelijke richting naar turborotonde. Door de verlenging van deze strook wordt het verkeer komende vanuit Schagen dat in de ochtendspits bij de turborotonde afslaat richting het westen niet opgehouden door het verkeer dat andere richtingen kiest. De afwikkeling van de turborotonde zal daarmee aanzienlijk soepeler verlopen.

Zie de afbeelding op de volgende pagina.

Pagina 4

- Sturing op het verkeer: met verkeerslichten kan sturing van het verkeer plaatsvinden afhankelijk van het verkeersaanbod om zodoende de verkeersdoorstroming te optimaliseren.

Voor de situatie met verkeerslichten zijn twee varianten onderzocht:

- Variant A: met een aparte opstelstrook op de N241 (met het zuiden als herkomst) naar het Verlaat;
- Variant B: met (komend vanuit het zuiden) één rijstrook voor zowel de rechtdoorgaande beweging richting turborotonde als linksafslaande beweging richting Verlaat.

Conclusie is dat de ombouw van de rotonde naar een voorrangskruising met name in de avondspits forse verbeteringen oplevert. Voor het verkeer op de AC de Graafweg is de verkeersdoorstroming in de situatie met een met verkeerslichten geregelde kruising optimaal. In deze situatie zal het sluipverkeer via het Verlaat ook het meest worden teruggedrongen. In de situatie waarbij er een gecombineerd rechtdoor- en linksafvak wordt gekozen (variant B) blijkt uit de modelsimulatie dat rechtdoorgaand verkeer soms gehinderd wordt door linksafslaand verkeer. De kruispuntconfiguratie met een apart opstelvak (variant A) toont daardoor een betere verkeersdoorstroming.

Gegeven bovenstaande conclusies zal dus op de kruising AC de Graafweg-Verlaat een voorrangskruising met verkeerslichten worden gerealiseerd. De fietsers krijgen een eigen oversteek (eveneens geregeld met verkeerslichten) ten noorden van de kruising.

Zie afbeelding:



Pagina 5

Het Verlaat krijgt in de verkeerslichten een eigen groentijd, waardoor het minder moeite kost om de AC de Graafweg op te rijden dan in de situatie met rotonde. Dit komt doordat bij een rotonde voorrang verleend moet worden aan de bijna continue stroom auto's op de rotonde, waar met name het verkeer vanaf het tankstation in de toekomst nauwelijks tussen zou komen (deze moet voorrang verlenen aan zowel het sluipverkeer vanuit het Verlaat en het verkeer komend vanuit het zuiden op de AC de Graafweg).

Maatregel 3: aanpak kruising N242-Smuigelweg

Zoals op pagina 2 is aangegeven zal de problematiek op de kruising N242-Smuigelweg toenemen. De aanpak van deze kruising kan niet in het lopende project worden meegenomen, omdat dit project dan aanzienlijk zou vertragen (vanwege de tijd die het kost de nieuwe kruising uit te werken, de wettelijk benodigde planprocedure te doorlopen, de benodigde gronden en financiële middelen te verkrijgen et cetera). Vertraging van de Reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat zou gezien de bestaande verkeersproblematiek echter zeer onwenselijk zijn. Om die reden wordt de kruising als nieuw project op de provinciale agenda gezet. Het project zal dus de komende jaren worden uitgewerkt.

Bijlage: herziene verkeersprognoses

Onderstaand zijn de verkeersprognoses voor een gemiddelde weekdag voor de planjaren 2020 en 2030 opgenomen. Voor de situering van de wegvakken wordt verwezen naar de laatste pagina van deze bijlage.

tijd richting	Prognose 2020			Prognose 2030		
	7-19	19-23	23-7	7-19	19-23	23-7
48-1	5630	774	542	6863	944	660
48-2	5235	650	1053	6382	793	1284
11-1	4826	686	572	5883	837	698
11-2	4583	748	377	5587	911	459
12-1	6147	997	595	7493	1215	725
12-2	5837	821	1037	7115	1000	1265
13-1	5108	603	533	6226	735	650
13-2	5049	626	531	6155	763	648
31-1	8686	1280	751	10588	1561	915
31-2	8561	1022	1441	10435	1246	1756
709-1	9827	1542	1007	11980	1880	1227
709-2	8512	1175	1420	10377	1433	1731
733-1	7411	1070	885	9035	1305	1079
733-2	6221	969	703	7584	1182	857
M1-1	2472	349	321	3014	425	391
M1-2	2472	349	321	3014	425	391
M2-1	1246	176	162	1519	214	197
M2-2	1246	176	162	1519	214	197
M3-1	2361	324	263	2879	395	321
M3-2	2361	324	263	2879	395	321
M4-1	819	116	116	998	142	141
M4-2	819	116	116	998	142	141
C1-1	103	16	10	153	23	15
C1-2	103	16	10	153	23	15
C2-1	4826	686	572	5883	837	698
C2-2	4583	748	377	5587	911	459
C3-1	206	31	21	307	47	31
C3-2	206	31	21	307	47	31
C4-1	155	24	16	230	35	23
C4-2	155	24	16	230	35	23

Onderstaand is aangegeven wat de verwachte spitsintensiteiten zijn voor de jaren 2020 en 2030. Voor de situering van de wegvakken wordt verwezen naar de laatste pagina van deze bijlage.

spits richting	Prognose 2020		Prognose 2030	
	ochtend	avond	ochtend	avond
48-1	387	829	471	1011
48-2	749	484	913	591
11-1	467	481	569	586
11-2	303	587	370	716
12-1	415	876	505	1068
12-2	783	539	955	658
13-1	546	557	665	679
13-2	572	636	697	775
31-1	655	1228	799	1496
31-2	1263	764	1539	931
709-1	732	1297	892	1582
709-2	1054	806	1284	982
733-1	753	856	918	1043
733-2	544	796	663	971
M1-1	327	239	399	292
M1-2	217	301	265	367
M2-1	224	182	273	222
M2-2	53	88	65	107
M3-1	98	260	120	317
M3-2	300	385	366	470
M4-1	110	85	134	104
M4-2	61	113	74	137
C1-1	13	13	16	16
C1-2	13	13	16	16
C2-1	467	481	569	586
C2-2	303	587	370	716
C3-1	26	16	32	19
C3-2	16	26	19	32
C4-1	12	19	14	24
C4-2	19	12	24	14

Onderstaande figuur toont de aangehouden wegvaknummering voor de nieuwe sets met verkeerscijfers:

