

5. Beoordeling effecten varianten N256

We hebben binnen de tijdspanne van deze quick scan studie drie varianten nader onderzocht:

- 1: de referentie 2040 (geen aanpassingen aan de infrastructuur)
- 2: de beleidsvariant
- 3b: een uitgebreid verbeterpakket

Voor de beoordeling van deze varianten zijn (model)berekeningen uitgevoerd door Royal HaskoningDHV. De beoordeling van Variant 3a en Variant 3c betreft een 'expert-judgement' van de werkgroep op basis van de uitkomsten van de beoordeling van de Referentie 2040, de Beleidsvariant en de Variant 3b: zie hiervoor paragraaf 5.3.

5.1 Doorstroming

Intensiteiten gemiddeld per etmaal

In onderstaande tabel zijn voor de verschillende weggedeelten van de N256 de verkeersprognoses per variant te zien. De verwachte groei van 15-20% tussen 2018 en 2040 (Kolom A) is vooral het gevolg van de verwachte autonome verkeersgroei. Daarnaast speelt de verkeersaantrekkende werking van een tolvrrije Westerscheldetunnel een belangrijke rol.

Uit de gegevens blijkt dat de Beleidsvariant het meeste verkeer aantrekt. Dit is een direct gevolg van de verruiming van de capaciteit van de gehele route. Op het wegvak N664 – Langeweg (Wilhelminadorp) neemt het aantal motorvoertuigen per etmaal toe van 22.100 in de Referentie 2040 tot 25.500 in de Beleidsvariant. Het extra verkeer dat de Beleidsvariant aantrekt t.o.v. de Referentie 2040 (16%, zie Kolom B) is grotendeels Zeeland gerelateerd verkeer. In onderstaande de tabel is de verkeersgroei van 16% toegespitst naar verschillende relaties.

Relatie	Bijdrage aan verkeersgroei
Verkeer met herkomst óf bestemming in Zeeland dat de N256 gebruikt als alternatief voor de A58	8%
Verkeer met herkomst én bestemming in Zeeland dat N256 als alternatief voor de N57 gebruikt	2%
Lokaal verkeer dat het onderliggend wegennet vermijdt en de N256 verkiest boven lokale wegen	5%
Doorgaand verkeer met herkomst én bestemming buiten Zeeland	1%
Totaal	16%

Het grootste deel van de verkeersgroei (8% groei) wordt veroorzaakt door bestemmingsverkeer dat de N256 (en N59) verkiest boven de route via de A58. Tevens kiest een deel van het verkeer de opgewaardeerde N256 boven de N57 (2% groei). Daarnaast neemt de N256 verkeer over van lokale wegen. Dit zorgt voor 5% verkeersgroei op de N256. Dit effect is met name terug te zien op de route tussen Wolphaartsdijk en Goes via 's-Heer Hendrikskinderen (de route N668 – N664). Verkeer van en naar Wolphaartsdijk gaat die route minder gebruiken en meer gebruik maken van de N256, hetgeen uiteraard een gewenst effect is. De opwaardering van de N256 tot regionale stroomweg trekt weinig doorgaand verkeer aan. Slechts 1% groei op de N256 (circa 120 voertuigen per etmaal) is toe te wijzen aan doorgaand verkeer met herkomst én bestemming buiten Zeeland.

In Variant 3b is een beperkte capaciteitsuitbreiding voorzien. Dit leidt tot beperkte verkeerstoenames (maximaal 4% t.o.v. de referentiesituatie 2040, zie Kolom B). In Variant 3b treden nauwelijks routeveranderingen op het onderliggend wegennet op.

Locatie	Wegnaam	Wegvak	A. Motorvoertuigen per etmaal (afgerond op honderdtallen)				B. Groeipercentages t.o.v. Referentie 2040	
			2018	Referentie (1) 2040	Beleid (2) 2040	Variant 3b 2040	Beleid (2) 2040	Variant 3b 2040
01	N256	Zeelandbrug	13.300	16.000	16.900	16.300	6%	2%
02	N256	N255 - Noordlangeweg	13.900	16.500	17.800	16.900	8%	2%
03	N256	Langeweg-N255	22.600	26.000	27.800	26.500	7%	2%
04	N256	N664 - Langeweg	18.900	22.100	25.500	22.900	16%	4%
05	A256	Goes-Zuid - N664	33.000	39.700	40.200	39.700	1%	0%
06	A256	Knooppunt De Poel - Goes Zuid	32.900	39.700	39.900	39.300	1%	-1%

Verkeersafwikkeling op een gemiddelde werkdag

Onderstaande tabel geeft voor de Referentie 2040, de Beleidsvariant en de Variant 3b de I/C-verhoudingen op de N256 weer op een gemiddelde werkdag in 2040. Op een gemiddelde werkdag ontstaan in de Referentie 2040 (met de huidige infrastructuur) al structurele doorstromingsknelpunten, voornamelijk in de avondspits.

In de Beleidsvariant zorgt de capaciteitsuitbreiding ervoor dat de I/C-verhoudingen laag blijven, ondanks dat er 27% meer verkeer afgewikkeld wordt. Bij de inrichting van de N256 als regionale stroomweg is sprake van een vlotte verkeersdoorstroming.

In Variant 3b wordt in beperkte mate de capaciteit uitgebreid, waardoor de knelpunten afnemen. In de avondspits is de doorstroming duidelijk verbeterd op het weggedeelte tussen de N664 en de Langeweg. Op het wegvak tussen de Langeweg en de N255 blijft de doorstroming matig. De Zandkreeksluis is hierbij de beperkende factor. In de zomermaanden blijft het verkeer in Variant 3b regelmatig via de bypass rijden, wat een negatief effect heeft op de doorstroming.

GEMIDDELDE WERKDAG			Capaciteit (PAE/u)			I/C-verhouding ochtendspits			I/C-verhouding avondspits		
Nr.	Wegnaam	Wegvak	Referentie 2040	Beleid 2040	Variant 3b	Referentie 2040	Beleid 2040	Variant 3b	Referentie 2040	Beleid 2040	Variant 3b
01	N256	Zeelandbrug (Colijnsplaat - Zierikzee)	1500	1500	1500	49	54	51	55	61	56
01	N256	Zeelandbrug (Zierikzee - Colijnsplaat)	1500	1500	1500	38	42	38	46	54	47
02	N256	N255 - Noordlangeweg	1500	1500	1500	45	50	46	56	63	57
02	N256	Noordlangeweg - N255	1500	1500	1500	43	48	44	53	61	53
03	N256	Langeweg-N255	1250	4000	1600	73	25	58	100	35	80
03	N256	N255-Langeweg	1250	4000	1600	82	28	65	96	34	76
04	N256	N664 - Langeweg	1150	4000	4000	71	24	21	99	35	29
04	N256	Langeweg - N664	1150	4000	4000	78	27	23	80	29	24
05	A256	Goes-Zuid - N664	4000	4000	4000	41	41	40	60	59	60
05	A256	N664 - Goes-Zuid	4000	4000	4000	41	41	40	38	42	38
06	A256	Knooppunt De Poel - Goes Zuid	4000	4000	4000	45	45	45	57	59	58
06	A256	Goes Zuid - Knooppunt De Poel	4000	4000	4000	37	37	36	36	39	36