

nummer 120828-241811-2
datum 13 september 2012
aan Christine van Grunsven
Ebel Schepers
van Jacqueline Mouws
Marjolein Scheepers
project Nieuw Reijerwaard
projectnummer 241811
betreft Kruispunt Verlengde Voorweg met Handelsweg

Inleiding

In het stedenbouwkundig plan is de Verlengde Voorweg opgenomen, als verbinding tussen de huidige Voorweg en de Verenambachtseweg. De Verlengde Voorweg kruist de Handelsweg. Van belang is of het nieuwe kruispunt Verlengde Voorweg/Handelsweg voldoende mogelijkheden biedt voor vrachtverkeer om de verschillende bewegingen te maken.

Voor dit kruispunt zijn, op basis van de verkeersgegevens uit het statische verkeersmodel, kruispuntberekeningen uitgevoerd. Vervolgens is het kruispunt civieltechnisch getoetst met behulp van de rijcurves voor lange vrachtwagens. In deze studie is het voertuig gebruikt met de grootste draaicirkel: een trekker met oplegger. Dit voertuig heeft geen meesturende achterassen en heeft daardoor de meeste ruimte nodig.



Voorrangskruispunt

Op basis van de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel kan worden geconcludeerd dat een voorrangskruispunt een goede manier is om de Handelsweg aan te sluiten op de Verlengde Voorweg. De keuze voor een voorrangskruispunt wordt ingegeven door de niet-haakse aansluitingen. Daarnaast is het tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Verlengde Voorweg een hoofdfietsroute waarbij het gewenst is de fietsers voorrang te geven. Om een duidelijke vormgeving op het kruispunt te verkrijgen is het gewenst dat de Verlengde Voorweg voorrang heeft op de Handelsweg.

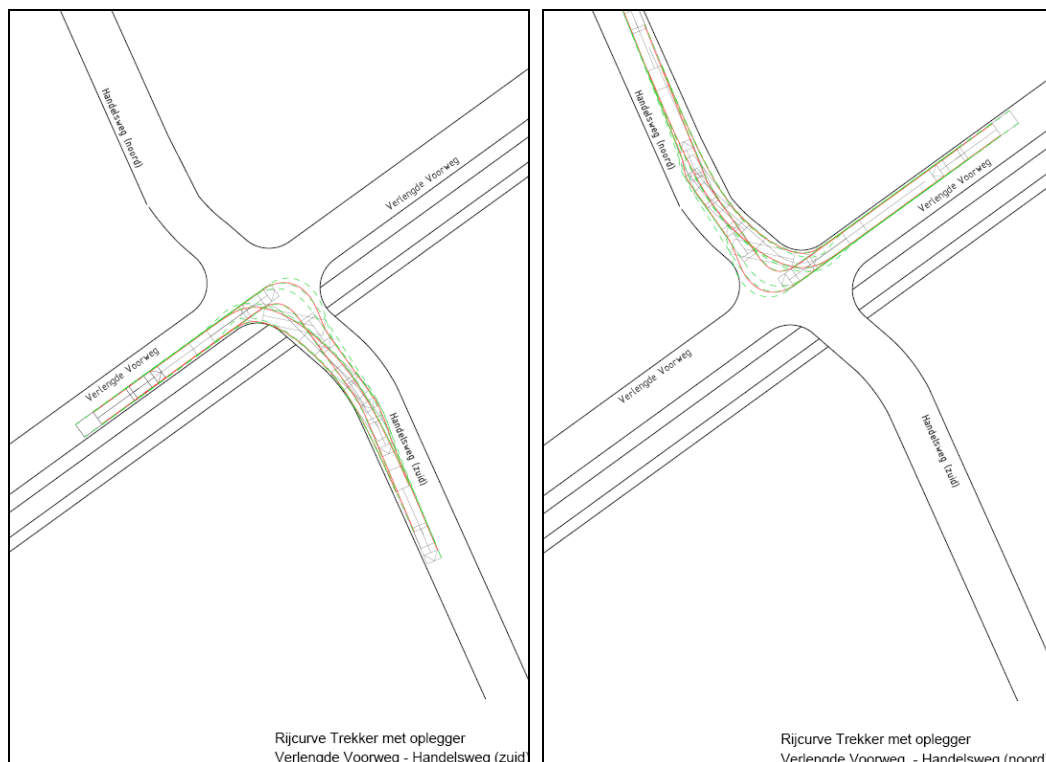
Rijcurve

De schets van de rijcurve laat zien dat, voor lange voertuigen, beide rijstroken worden gebruikt, maar dat er fysiek voldoende ruimte is om de beweging mogelijk te maken. Als separaat document zijn deze tekeningen op schaal (A4 formaat) toegevoegd.

Gebruik van de gehele rijbaanbreedte

Op de tekeningen is te zien dat de gehele breedte van de rijbaan wordt benut als trekkers met opleggers rechtsaf slaan. Dit geldt zowel voor het draaien naar de Verlengde Voorweg als voor het draaien naar de Handelsweg. Dit kan voor doorstromingsproblemen en verkeersveiligheidsproblemen zorgen. Immers de vrachtwagen gebruikt de rijstrook van de tegenrichting om zijn draai te kunnen maken. Hierdoor moeten lange voertuigen langer wachten (beide rijbanen moeten vrij zijn voordat de draai gemaakt kan worden) voordat zij kunnen afslaan. Dit zorgt ervoor, omdat er geen ruimte is voor voorsorteervakken, dat andere voertuigen, onafhankelijk van hun richting, achter de vrachtwagen moeten wachten.

Het gebruiken van de rijstrook van de tegenrichting en de langere wachttijd vergroten de kans op verkeersonveilige situaties. Bestuurders zijn ongeduldig en zullen naar verwachting, vooral vanuit de Handelsweg, voorrang gaan nemen.





In de huidige situatie rijdt verkeer hier enkel rechtdoor (de Verlengde Voorweg is er niet). De route rechtdoor wordt niet aangepast. De problemen betreft het verkeer dat vanuit de Handelsweg, via de Verlengde Voorweg naar het nieuwe bedrijventerrein of de Veren Ambachtseweg wil rijden en vice versa.

Verkeersveiligheid

Tijdens de spitsen is de intensiteit hier zo hoog dat hiaten op de rijbaan van de Verlengde Voorweg niet veelvuldig zullen voorkomen. Daarnaast ligt er aan de zuidzijde van de Verlengde Voorweg een hoofdfietsroute. De combinatie van beide betekent dat er tijdens de spitsen te veel verkeer is om het oprijden van vrachtwagens vanuit de Handelsweg naar de Verlengde Voorweg, zoals hierboven in de figuren weergegeven, veilig te laten verlopen.

Huidige problemen op de Handelsweg

Bekend is dat in de huidige situatie bereikbaarheidsproblemen bestaan op de Handelsweg. Dit heeft te maken met het gebruik van de openbare weg vanwege gebrek aan ruimte op eigen terrein (met name wachtende vrachtwagens). Dit doet zich voor op gezette tijden in de week (met name maandag en vrijdagmiddag). Door deze bereikbaarheidsproblemen heeft de bus zijn route verlegd. Haltetijden en routetijden konden niet meer gehaald en gegarandeerd worden. Om de bereikbaarheid van de bedrijven op deze momenten te vergroten, heeft de gemeente Ridderkerk een paar weken geleden op verzoek van de ondernemers over een groot deel van de Handelsweg eenrichtingsverkeer ingesteld.

Opties

Er zijn diverse mogelijkheden om met deze knelpunten om te gaan:

1. Verbieden afslaan bewegingen voor vrachtverkeer. Het is mogelijk met bebording aan te geven dat voor vrachtverkeer afslaan niet is toegestaan op dit kruispunt, ondersteund met een dusdanige fysieke inrichting van de weg dat vrachtverkeer niet kan afslaan. Het vrachtverkeer tussen bedrijventerrein Verenambacht en Nieuw Reijerwaard moet dan omrijden. Dit kan via het turboverkeersplein, al is dit tijdens de spits niet gewenst. Een alternatieve route wordt geboden door de bestaande aansluitingen van de Handelsweg met de Veren Ambachtseweg: vrachtverkeer rijdt bijvoorbeeld in zuidelijke richting de Handelsweg af, rijdt in noordelijke richting verder op de Veren Ambachtseweg en via de nieuwe rotonde of kruispunt Verlengde Voorweg/Spoorlaan rechtsaf op de Verlengde Voorweg

- richting Nieuw Reijerwaard. Het nadeel hiervan is dat intern vrachtverkeer over de Veren Ambachtseweg wordt geleid.
2. Verruiming kruispunt. Meer grond aankopen en het kruispunt Handelsweg/Verlengde Voorweg verruimen. Gezien de bebouwing is dit mogelijk, maar het kan op de aanliggende bedrijfsterreinen voor interne problemen zorgen. Bij verruiming van het kruispunt wordt de problematiek verlicht.
 3. Eenrichtingsverkeer. Verkeer op de Verlengde Voorweg kan afslaan naar de Handelsweg, maar niet andersom (verkeer op de Handelsweg kan niet afslaan de Verlengde Voorweg op). Hierdoor wordt het zuidelijke gedeelte van de Handelsweg (deels) eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting. Het noordelijke gedeelte van de Handelsweg wordt (deels) eenrichtingsverkeer in noordelijke richting. Nadelen hiervan zijn de omrijdbewegingen en handhaafbaarheid.
 4. Verkeersregelininstallatie. Eén van de nadelen hiervan is dat de stopstreep op relatief grote afstand van het kruisingsvlak moet worden gelegd. Dit leidt tot langere verliestijd. Ander nadeel is dat een verkeersregelininstallatie als kruispuntvorm afwijkt van de andere nabijgelegen kruispuntvormen.
 5. Het realiseren van een derde westelijke ontsluitingsweg via het terrein van de boomgaard (bovenop een van de voorgaande opties) zorgt voor een vermindering van de omrijdafstand van verkeer met een herkomst (geldt voor verkeer met herkomst/bestemming op het zuidelijk gedeelte van bedrijventerrein Verenambacht). Vrachtverkeer kan via de Handelsweg direct de derde westelijke ontsluitingsweg oprijden en Nieuw Reijerwaard bereiken. De derde westelijke ontsluitingsweg zal echter vrachtverkeer niet dwingen niet via het turbovekeersplein te rijden. Men zal de kortste (snelste) route kiezen; dit kan via het turbovekeersplein zijn. Daarnaast leidt de derde westelijke ontsluitingsweg tot grotere hiaten op de Verlengde Voorweg. De derde westelijke ontsluitingsweg leidt hierdoor tot een vermindering van de problematiek op het kruispunt Verlengde Voorweg/Handelsweg.

