

nummer 120828-241811
datum 13 september 2012
aan Christine van Grunsven
Ebel Schepers
van Jacqueline Mouws
Marjolein Scheepers
project Nieuw Reijerwaard
projectnummer 241811
betreft Nut en noodzaak derde westelijke ontsluitingsweg

Nut en noodzaak derde westelijke ontsluitingsweg

In het Stedenbouwkundig plan voor Nieuw Reijerwaard is vanuit de locatie een verbinding naar de Veren Ambachtseweg getekend. Deze Verlengde Voorweg sluit aan op de Veren Ambachtseweg, ter hoogte van een andere nieuwe verbinding, de Spoorlaan. In de ontwikkeling van de plannen is regelmatig gediscussieerd over een derde westelijke ontsluitingsweg. Deze loopt vanaf de zuidzijde van Nieuw Reijerwaard naar de rotonde bij de Gebroken Meeldijk.



figuur 1 stedenbouwkundige hoofdopzet Nieuw Reijerwaard en locatie van verschillende wegen.

In deze memo wordt ingegaan op de verkeerskundige noodzaak en het nut van het realiseren van de derde westelijke ontsluitingsweg.

Vanuit verkeerskundig oogpunt worden drie invalshoeken belicht, namelijk:

- A. Robuustheid netwerk
- B. Verkeersintensiteiten
- C. Afwikkeling op de kruispunten

A. Netwerkbenadering en robuustheid

Bij het realiseren van de ontsluitingsweg via het terrein van de voormalige boomgaard (de derde westelijke ontsluitingsweg) zal er intern verkeer tussen Nieuw Reijerwaard en BT-Oost de rondweg van Barendrecht kruisen via de Verlengde Voorweg. Het verkeer dat niet in BT-Oost hoeft te zijn kan gebruikmaken van de derde westelijke ontsluitingsweg.

Het is vanuit verkeerskundig oogpunt gewenst om verschillende typen verkeersstromen te scheiden. Dit betekent dat het wenselijk is dat doorgaand verkeer zich op de rondweg bevindt, terwijl intern verkeer tussen BT-Oost en Nieuw Reijerwaard alleen de rondweg kruist en verder geen gebruik maakt van de rondweg.

Vanwege het belang van doorstroming op het turboveerkeersplein is het gewenst dat dit turboveerkeersplein niet wordt belast met verkeer dat hier niet hoeft te zijn. Eén van de middelen om daar voor te zorgen is een goede doorstroming op onder andere de westelijke ontsluitingsweg(en) .

Indien de hoeveelheid extern verkeer groter blijkt dan aangenomen, wanneer de richtingverdeling van het externe verkeer afwijkt of indien de hoeveelheid intern verkeer op de westelijke ontsluitingsweg(en) groter is dan de genoemde 15-20% van de externe verkeersgeneratie, beginnen zich haperingen voor te doen in de verkeersafwikkeling indien de derde westelijke ontsluitingsweg *niet* wordt gerealiseerd. Omdat de derde westelijke ontsluitingsweg een alternatief vormt, blijft Nieuw Reijerwaard vanuit het westen goed bereikbaar waarbij wordt voorkomen dat de IJsselmondse Knoop onnodig wordt belast.

Een netwerk met meer routes is veelal betrouwbaarder dan een netwerk met minder routes. Immers, als een route is geblokkeerd, door bijvoorbeeld een ongeval, zijn meer alternatieve routes mogelijk. Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid biedt een derde ontsluiting meer mogelijkheden, doch gezien de intensiteiten in de spitsen niet noodzakelijk.

B. Verkeersintensiteit op de westelijke ontsluitingsweg(en)

De verkeersgeneratie van Nieuw Reijerwaard is verwerkt in de RVMK: het verkeersmodel van de regio. In de RVMK zit alleen extern gericht verkeer: dit is verkeer van/naar Nieuw Reijerwaard met een externe herkomst of bestemming buiten het bedrijventerrein zelf. Intern verkeer binnen Nieuw Reijerwaard is niet in de RVMK opgenomen. Het is daarnaast niet goed in te schatten hoeveel verkeer er tussen Nieuw Reijerwaard en de bestaande terreinen (Verenambacht of BT-Oost) zal gaan rijden. Het (intern) verkeer kan veel hoger zijn dan de nu geschatte aantallen verkeer tussen de bedrijfsterreinen.

Uit de aangepaste RVMK met ruim 96 ha netto bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard en prognosejaar 2022 blijkt dat op de nieuw aan te leggen, westelijke ontsluitingsweg(en) tussen Nieuw Reijerwaard en Verenambacht/BT-Oost de verkeersintensiteit circa 8.000 pae¹/etmaal bedraagt.

¹ Pae: personenauto-equivalent. In dit getal zijn vrachtwagens uitgedrukt als twee personenauto's. Een ruimte van 300 pae betekent dus bijvoorbeeld 250 personenauto's plus 25 vrachtwagens.

Deze 8.000 pae/etmaal is de hoeveelheid extern gericht verkeer dat aan deze zijde Nieuw Reijerwaard verlaat. Bij twee ontsluitingen aan deze kant verdelen de 8.000 pae zich over beide ontsluitingen. Bij één ontsluiting gebruiken alle 8.000 pae deze route. Deze verkeersintensiteit betreft een gemiddelde werkdag in 2022 en zijn dus exclusief intern verkeer (verkeer tussen bedrijven op de nieuwe en bestaande bedrijfsterreinen). Er is wel verkeer tussen de terreinen maar geen extra aanvulling vanwege mogelijke onderlinge uitwisseling tussen de bedrijven op Veren Ambachten, BT Oost en Nieuw Reijerwaard (zoals bijvoorbeeld verkeer naar een emballagedepot). Deze hoeveelheid intern verkeer dient bij deze 8.000 pae/etmaal te worden opgeteld. Wegens het ontbreken van passend onderzoek of bruikbare kencijfers is de hoeveelheid intern verkeer op de ontsluitingsweg(en) onbekend. Er zijn geen kencijfers of ervaringscijfers beschikbaar.

In de situatie waarbij de derde westelijke ontsluitingsweg *niet* wordt aangelegd (dus geen weg naar de rotonde bij de Gebroken Meeldijk), is er bij een etmaalintensiteit van 8.000 pae/etmaal op de Verlengde Voorweg nog capaciteit beschikbaar om meer verkeer af te wikkelen. De capaciteit op de wegvakken is veelal niet maatgevend. Deze wordt meer bepaald door de capaciteit op de aansluitingen.

Uit de verschilplots van de intensiteiten van de situaties zonder en met een derde westelijke ontsluiting blijkt dat op de wegen in het gebied er, behalve op de mogelijke verbindingen en het deel van rondweg Barendrecht tussen beide aansluitingen geen significant verschil (>5%) in intensiteiten is.

C. De afwikkeling op de kruisingen met de Rondweg Barendrecht

In beide situaties, zonder en met de derde westelijke ontsluitingsweg, is het verkeer op aansluitingen met de Veren Ambachtseweg goed af te wikkelen. In beide situaties is er restcapaciteit op de aansluitingen. De aansluitingen worden, volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig, vormgegeven als enkelstrooksrotondes. Uit de rotondeverkenner blijkt dat, bij aanleg van de derde westelijke ontsluitingsweg, meer restcapaciteit op de oost-west route (de mogelijke route voor intern verkeer tussen de bedrijfsterreinen) beschikbaar is dan in de situatie waarin de derde westelijke ontsluitingsweg niet wordt aangelegd.

In een situatie waarin de derde westelijke ontsluitingsweg wordt aangelegd, is de restcapaciteit op de rotonde in de avondspits (maatgevende periode) 50% oost-west. In de situatie waarbij de derde westelijke ontsluitingsweg niet wordt aangelegd, is de restcapaciteit op de rotonde 20% oost-west.

Vanuit het oogpunt van robuustheid, het vergroten van de restcapaciteit heeft een derde westelijke ontsluitingsweg voordelen ten opzichte van enkel het verlengen van de Voorweg naar de rondweg Barendrecht.

CONCLUSIE

Gezien het bovenstaande wordt er geconcludeerd dat:

- De situatie met een derde ontsluitingsweg biedt meer robuustheid dan de situatie zonder derde ontsluitingsweg.
- Op basis van het verkeersmodel en verkeersgegevens is het verkeerskundig niet aan te tonen dat deze ontsluiting noodzakelijk is. Op basis van het verkeersmodel (RVMK) luidt de conclusie dat er voldoende capaciteit is op de wegvakken, ook zonder derde westelijke ontsluitingsweg via het terrein van de boomgaard. Ook de rotonde met de Spoorlaan, die maatgevend is, heeft nog restcapaciteit in 2022.
- De hoeveelheid intern verkeer is vanwege het ontbreken van onderzoek en kencijfers niet bekend. Daarnaast is de vraag hoeveel intern verkeer er tijdens de maatgevende periode (de avondspits) is.