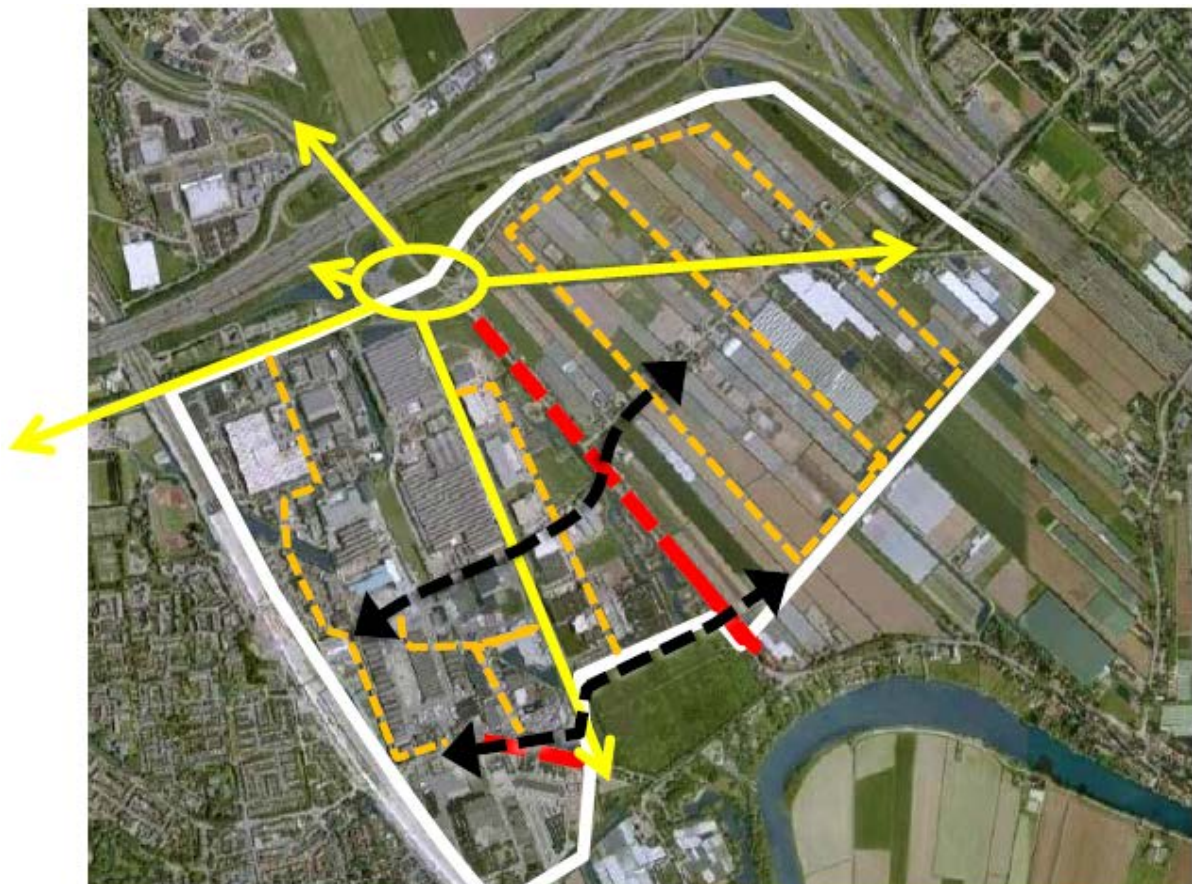


RAPPORT

Ontsluiting bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

- Waarom een derde ontsluiting?

VERSIE 1 – 19 september 2012



Inhoud

HOOFDSTUK 1	Inleiding	3
HOOFDSTUK 2	Bedrijventerrein	3
2.1	Vestigingsplaatskeuze	3
2.2	Kwantificeren intern verkeer	4
2.3	Ervaring	4
HOOFDSTUK 3	Ontsluiting	4
3.1	Verkeersmodellen	4
3.2	Aansluiting rijkswegennet	5
3.3	Interne verbindingen	5
3.4	Kruispunt Handelsweg – Verlengde Voorweg	6
HOOFDSTUK 4	De derde ontsluiting	6
4.1	Voorwaarden provincie derde ontsluiting	6
4.2	Extensieve recreatieve bestemming boomgaard	6
4.3	Financieel	7
BIJLAGE 1.	Overzicht adviezen voorontwerp inpassingsplan	8
	Advies GRNR	8
	Advies gemeente Barendrecht	9
	Advies gemeente Ridderkerk	9
	Advies Stadsregio Rotterdam	9
	Advies VBO – Freshworld	10
BIJLAGE 2.	Nut en noodzaak derde westelijke ontsluitingsweg, notitie Oranjewoud dd 13 september 2012	18
BIJLAGE 3.	Kruispunt Verlengde Voorweg met Handelsweg, notitie Oranjewoud, dd 13 september 2012	21
BIJLAGE 4.	Locatie derde ontsluitingsweg	25

HOOFDSTUK 1 Inleiding

Het perspectief waaruit de (interne) ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein bekeken moet worden is niet dat van een nieuw bedrijventerrein van 90-95 ha netto, maar dat van een bedrijventerrein dat wordt uitgebreid met 90-95 ha netto.

Het totale agro/vers/foodcluster beslaat uiteindelijk circa 200 hectare netto bedrijventerrein.

HOOFDSTUK 2 Bedrijventerrein

Het expliciete doel van de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard is uitbreidingsmogelijkheden bieden voor het bestaande agro/vers/foodcluster in Barendrecht en Ridderkerk.

Eén van de onderhandelingsresultaten die Barendrecht en Ridderkerk in de periode tot de 2010 hebben bereikt is dat het terrein gereserveerd wordt (in ieder geval tot 2020) voor bedrijven in de agro/vers/foodlogistiek.

Daarmee wordt het huidige cluster ongeveer verdubbeld en wordt de positie van het cluster nationaal en internationaal verzekerd.

Het agro/vers/foodcluster bestaat uiteindelijk uit BT-Oost, Verenambacht en Nieuw Reijerwaard. Het bedrijventerrein functioneert als één bedrijventerrein.

De kracht van het huidige cluster is de samenhang tussen de bedrijven. Er is veel intern verkeer tussen de delen van het terrein. In de praktijk rijden vrachtwagens langs verschillende bedrijven en worden goederen verplaatst met tractoren en vergelijkbare voertuigen. Het gaat om het aanvullen van producten en onderlinge handel (als de een meloenen nodig heeft, worden ze geleverd door een ander). Het ene bedrijf maakt bv sinaasappelsap of snijdt fruit en verpakt, het andere bedrijf levert die producten aan de supermarkt.

De bedoeling van de realisatie van Nieuw Reijerwaard is dat het cluster versterkt wordt en dat er dus meer onderlinge relaties worden ontwikkeld tussen de bedrijven.

Cruciaal daarbij zijn goede onderlinge verbindingen tussen het nieuwe en bestaande bedrijventerrein, omdat

- Bedrijven onderlinge relaties hebben en er veel intra-daghandel en collectieervoer plaatsvindt. Een deel van het vervoer tussen bedrijven vindt plaats met langzame open trekkers, daardoor stroomt verkeer minder snel door. Een deel van de trucks verzamelt met open deuren de lading bij verschillende handelaren.
- Eén van de voorzieningen die op het nieuwe gedeelte (Nieuw Reijerwaard) wordt gerealiseerd is

een parkeerplaats met voorzieningen voor wachtparkeerders. Het gaat om chauffeurs die, bijvoorbeeld vanwege de rijtijdenwet of omdat ze wachten op een retourlading, op het terrein aanwezig zijn. Deze chauffeurs kunnen niet bij een specifieke ondernemer terecht. Bijvoorbeeld vanwege de nog niet bekende retourlading of omdat er op het terrein van het bedrijf geen parkeerruimte is (Verenambacht of situatie Koopliedenweg Barendrecht).

De aanleg van een wachtparkeerplaats zorgt voor vermindering van de huidige overlast op BT-Oost en Verenambacht, die met name door bewoners op de Rijksstraatweg wordt ervaren.

- Een andere voorziening die mogelijk gemaakt wordt is een biovergistingsinstallatie, waar het groente/fruitafval van alle bedrijven in het cluster verwerkt kan worden.

2.1 Vestigingsplaatskeuze¹

Om als handelsonderneming de bedrijfsfunctie goed te kunnen uitvoeren moet met regelmaat bekeken worden of de bedrijfsaccommodatie nog up-to-date is. Bedrijven kijken doorgaans 3 jaar vooruit. In de praktijk betekent dit vaak een 5 jaren tijdspanne vanwege de voorbereiding en realisatietijd van bedrijfsplannen.

Veranderende eisen vanuit de markt of de overheid maken die keuze soms urgent. Het kan gaan om milieu, brandveiligheid of arbo-eisen of veranderende inzichten ten aanzien van hygiëne en voedselveiligheid. Daarnaast zijn er gezien de groei en schaalvergroting van de AGF-groothandel een aantal bedrijfseconomische redenen die een reflectie noodzakelijk maken zoals fusies en overnames, gewijzigde concurrentieverhoudingen en voorwaartse integratie.

Dit omvat ook het uitbreiden van de bedrijfsactiviteit met nieuwe functies, de veroudering van het bedrijfspand of de verkeerssituatie rond de locatie. Op zo'n moment komt de vraag aan de orde: verbouwen, uitbreiden of verhuizen. Zo'n vestigingsvraagstuk doet zich gemiddeld elke 7 tot 10 jaar voor. Op dat moment staat de onderneming voor het vraagstuk hoe en waar het zich kan uitbreiden of (her-) vestigen. En dan komt Nieuw Reijerwaard in beeld.

De aantrekkelijkheid van een bedrijventerrein in een tuinbouwhandelscluster laat zich op hoofdlijnen samenvatten door:

1. De beschikbaarheid van een breed en diep assortiment aan groenten en fruit.
2. De beschikbaarheid van gekwalificeerde medewerkers en de nabijheid van dienstverlenende

¹ Uit rapport Hillenraad – mei 2011

- bedrijven die op afroep diensten kunnen leveren die nodig zijn om de klanten snel te kunnen beleveren.
3. Een goede ligging, bereikbaarheid en infrastructuur.
 4. Goede parkeervoorzieningen.
 5. De prijs van de locatie.
 6. De toekomstige mogelijkheden om uit te breiden.

Deze vestigingsfactoren zijn essentieel voor het succes van Nieuw Reijerwaard.

2.2 Kwantificeren intern verkeer

Verkeersmodellen doen aannames voor het aantal verkeersbewegingen dat bij een (nieuw) bedrijventerrein hoort. Deze aannames zijn gebaseerd op ervaringscijfers en metingen die geëxtrapoleerd worden in de tijd en voor een nieuwe situatie. Een is een zo nauwkeurig mogelijke vertaling en inschatting van de werkelijkheid.

Er zijn geen kengetallen voor interne verkeersbewegingen op een bedrijventerrein als dit. De TU Eindhoven heeft in een onderzoek van mei 2012 (Synergie door co-locatie van logistieke vestigingen) resultaten van een vragenlijstonderzoek gepubliceerd. Het rapport is onderdeel van een promotieonderzoek bij de TU. De verwachting is dat uit het onderzoek synergievoordelen worden aangetoond, die leiden tot verhoging van de productiviteit (bij de bedrijven) en meer bundeling, minder transport, efficiënter grondgebruik en meer gebruik van intermodaal transport.

Uit het onderzoek zijn (in ieder geval in deze fase) geen conclusies te herleiden over de kwantiteit van het interne verkeer tussen bedrijven op het bedrijventerrein.

Onderzoek loopt. Hillenraad voert momenteel (19 september 2012) een onderzoek uit om te kijken of er wel kwantitatieve uitspraken gedaan kunnen worden over het interne verkeer. Met een telefonische enquête worden bestaande bedrijven in Barendrecht en Ridderkerk benaderd om de benodigde informatie te verstrekken. VBO Freshworld heeft daar zijn medewerking aan toegezegd.

In de week van 24 september worden de gegevens verwerkt en het rapport opgemaakt.

2.3 Ervaring

Een goede ontsluiting en een goed functionerende infrastructuur is op een bedrijventerrein essentieel.

Binnen BT-Oost wordt door de gemeente Barendrecht met financiële steun van de provincie (4,5 miljoen subsidie) de infrastructuur de komende jaren aangepast. Dit bedrijventerrein krijgt – naast de Dierensteinweg en de Tuindersweg – twee interne oost-west-verbindingen (Spoorlaan en Gebroken Meeldijk) naar de Verenambachtseweg/Tuindersweg. Deze infrastructuur is

daar nodig om het bedrijventerrein te kunnen laten functioneren.

Binnen Ridderkerk zijn problemen op de Handelsweg. Op gezette tijden in de week is er letterlijk geen doorkomen aan. Er staan vrachtwagens drie rijen dik en de weg wordt geblokkeerd. Ridderkerk heeft als (tijdelijke) oplossing op verzoek van de bedrijven aan de Handelsweg gedeeltelijk een-richting-verkeer ingesteld. Mede op verzoek van ondernemers aan de Handelsweg is de aansluiting van de Handelsweg op de Verenambachtseweg vooruit getrokken in de planning. De bedoeling is dat de aansluiting Spoorlaan / Verenambachtseweg / Handelsweg rond de zomer van 2013 wordt aangelegd.

Een goede robuuste ontsluitingsstructuur is noodzakelijk voor het laten functioneren van het gehele agro/vers/foodcluster.

HOOFDSTUK 3 Ontsluiting

3.1 Verkeersmodellen

Verkeersmodellen zijn een modelmatige benadering van de werkelijkheid.

Op basis van verkeerstellingen die in oktober 2011 op BT-Oost en Verenambacht zijn uitgevoerd, is de verkeersproductie van Nieuw Reijerwaard ingeschat. Deze bleek overeen te stemmen met de kengetallen (CROW), die voor dergelijke bedrijventerreinen worden gebruikt.

Deze verkeersproductie is verwerkt in de RVMK, het verkeersmodel van de regio. Dit RVMK is in beheer bij de gemeente Rotterdam en wordt door alle partijen in de regio gebruikt. Het is en blijft een model. Het benadert de werkelijkheid en de toekomstige situatie zo goed mogelijk. Er is geen betere manier om dat te doen.

Het model kent ook zijn beperkingen. Zo stroomt het knooppunt Ridderster bijvoorbeeld door en ziet het model dit niet als knelpunt op de ring van Rotterdam. De werkelijkheid is dat zowel in de ochtend- als de avondspits het verkeer hier last heeft van weefbewegingen en niet kan doorrijden op het stuk tussen de afrit naar Ridderkerk (vanuit de Brienoordbrug) en de afrit naar Rotterdam (vanaf de A15 vanuit Barendrecht) gezien.

Er is echter geen betere manier beschikbaar om iets te zeggen. Het model benadert de verkeerssituatie zo goed mogelijk.

In² de RVMK zit alleen extern gericht verkeer: dit is verkeer van/naar Nieuw Reijerwaard met een externe herkomst of bestemming buiten het bedrijventerrein zelf.

² Zie notitie Oranjewoud in BIJLAGE 2

Intern verkeer binnen Nieuw Reijerwaard is niet in de RVMK opgenomen.

3.2 Aansluiting rijkswegennet

De aansluiting op het rijkswegennet vindt plaats via de IJsselmondse knoop.

Uit de onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van het inpassingsplan, blijkt dat de volledige reconstructie van deze knoop naar een ovonde met vijf aansluitingen (net) voldoende ruimte geeft om de verkeer dat gegenereerd wordt door Nieuw Reijerwaard te verwerken.

Daardoor is de alternatieve aansluiting van het bedrijventerrein via de Verbindingsweg/Populierenlaan naar de A38 (uit het eerdere rapport van DHV) niet nodig.

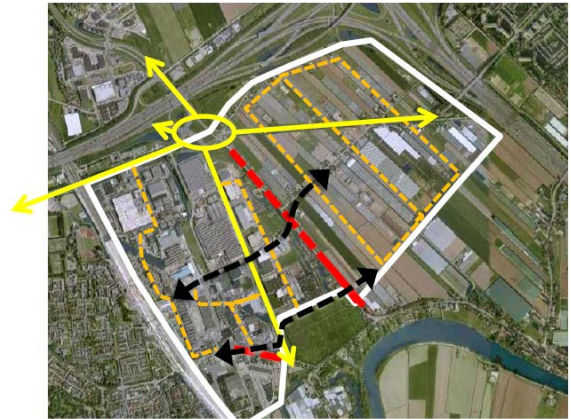
De IJsselmondse knoop is de verbinding van de hoofdontsluitingswegen op het rijkswegennet en daarmee van groot belang. Deze knoop moet zo min mogelijk belast worden met intern verkeer van het bedrijventerrein/cluster.

Eén van de belangrijkste aansluitingen van BT-Oost op de omliggende structuur en het rijkswegennet vindt momenteel plaats via de aansluiting van the Greenery op de Dierensteinweg / IJsselmondse knoop. Door de aanleg van de ovonde lijkt het niet langer mogelijk om de aansluiting van the Greenery te handhaven. Het zwaartepunt van de aansluiting van BT-Oost komt te liggen bij de aansluiting Spoorlaan / Verenambachtseweg / Voorweg.

De hoofdontsluiting (Dierensteinweg, Verenambachtseweg / Tuindersweg en Verbindingsweg) is onderdeel van de hoofdroutes in Barendrecht en Ridderkerk en heeft voor het verkeer een gebiedsontsluitende en stroomfunctie. De verkeersafwikkeling op deze route is de afgelopen jaren sterk verbeterd dankzij de verbreding van de Dierensteinweg en rijstroken op de Verenambachtseweg en Verbindingsweg. Voor die tijd stond deze route frequent vast.

3.3 Interne verbindingen

Het verkeer naar de verschillende delen van het bedrijventerrein moet zo snel mogelijk van deze wegen af en geleid worden naar de bestemming op de terreinen zelf en heeft verschillende opties nodig om op de plaats van bestemming te komen. Daarom zijn in het inpassingsplan voor de Verbindingsweg drie rotondes/aansluitingen voorzien, zijn verbindende wegen aan de noord- en zuidzijde van het bedrijventerrein geprojecteerd.



De wegenstructuur op het nieuwe bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard heeft daarmee voldoende alternatieve routes om van het ene naar het andere bedrijf / deel van het bedrijventerrein te komen.

Een situatie als op de Handelsweg, waar de infrastructuur niet voldoende is/was voor de bedrijvigheid die zich daar vestigde, moet worden voorkomen.

De verbinding tussen het oude en nieuwe gedeelte van het agrologistieke cluster is cruciaal voor het functioneren van het bedrijventerrein als geheel.

Er is een verbinding voorzien tussen de Voorweg en de Spoorlaan/Verenambachtseweg. Deze verbinding kruist de Handelsweg en maakt tevens een directe route tussen Ridderkerk en het station Barendrecht mogelijk.

Een derde verbinding direct ten zuiden van Verenambacht zorgt voor de verbinding tussen de Handelsweg, de Gebroken Meeldijk en Nieuw Reijerwaard. De zuidelijke verbinding van de Handelsweg op de Tuindersweg kan daar vervallen en de Handelsweg kan aangesloten worden op de nieuwe weg.

De twee verbindingen (Spoorlaan – Voorweg en Gebroken Meeldijk – zuidelijke weg Nieuw Reijerwaard) zorgen daarmee voor een robuuste verbinding tussen de bestaande en nieuwe gedeeltes van het bedrijventerrein. Het interne verkeer op het bedrijventerrein wordt daarmee zoveel mogelijk weggeleid van de hoofdontsluitingswegen (en de rondweg van Barendrecht).

Oranjewoud (zie bijlage) steunt in zijn notitie de noodzaak voor een derde ontsluiting om de ontsluiting voldoende robuust te maken.

Ook de problemen op de Handelsweg op Verenambacht kunnen daardoor worden verlicht. De Handelsweg wordt daardoor op twee locaties aangesloten op een oost-west-verbinding tussen de bestaande en het nieuwe gedeelte van het bedrijventerrein.

De notitie van Oranjewoud over de derde ontsluiting is opgenomen in BIJLAGE 2.

3.4 Kruispunt Handelsweg – Verlengde Voorweg

Zoals gezegd is gestart met de voorbereiding van de aansluiting Spoorlaan / Verenambachtseweg / Handelsweg. Dit tracé is onderdeel van de verbinding Voorweg / Spoorlaan (de 2^e ontsluitingsweg).

Bij de voorbereidingen van deze aansluiting is het kruispunt Handelsweg/verlengde Voorweg beter in beeld gebracht.



De aansluiting vraagt nadere aandacht en zorgvuldige voorbereiding omdat er naast vrachtwagens ook een fietsroute loopt naar het station van Barendrecht.

De notitie die Oranjewoud over dit kruispunt heeft geschreven is opgenomen als BIJLAGE 3.

Ongetwijfeld wordt er in de verdere uitwerking en voorbereiding een oplossing gevonden voor dit kruispunt. Wel is het zo dat het een kwetsbaar punt blijft in de verkeersstructuur van het bedrijventerrein.

HOOFDSTUK 4 De derde ontsluiting

De adviezen aan de provincie over het voorontwerp-inpassingsplan zijn opgenomen in BIJLAGE 1. Vanuit verschillende partijen zijn uitspraken over de wenselijkheid of onwenselijkheid van de derde aansluiting.

4.1 Voorwaarden provincie derde ontsluiting

De gedeputeerde heeft een aantal voorwaarden gesteld aan zijn medewerking om een derde ontsluiting mogelijk te maken in het inpassingsplan.

De gedeputeerde heeft in het overleg dat hij 5 september 2012 heeft gehad met de raden van Ridderkerk en Barendrecht, gesteld dat hij begrijpt dat er argumenten zijn om een derde ontsluiting mogelijk te maken. Als er een grote mate van unanimiteit is in dit gebied over de derde ontsluiting, dan zal de gedeputeerde daarmee naar de Staten gaan, met de aantekening dat de ontsluiting zo dicht mogelijk bij het bestaande bedrijf wordt neergelegd en de Boomgaard zo min mogelijk wordt aangetast en recreatief wordt ingericht. De heer Veldhuijzen constateert dat er over dit onderwerp nog geen unanimiteit is.

Samengevat:

Randvoorwaarden provincie

1. grote mate van unanimiteit in het gebied
2. aansluiting zo dicht mogelijk bij het bestaande bedrijventerrein
3. garantie dat gebied van de boomgaard wordt ingericht als extensief recreatief terrein.

Daarnaast is het van belang dat voor zowel de ontsluitingsstructuur als de inrichting van het recreatieve gebied financiering geregeld is.

4.2 Extensieve recreatieve bestemming boomgaard

Eén van de voorwaarden van de gedeputeerde is dat, als de derde ontsluiting mogelijk gemaakt wordt in het inpassingsplan, dan ook een garantie moet komen voor de transformatie van het gebied van de boomgaard naar een extensieve recreatieve bestemming, zoals in de gebiedsvisie Deltapoort is aangegeven. Voor de gedeputeerde betekent dat financiële zekerheid. De bijdrage van de provincie is toevoegen van het gebied in het inpassingsplan (gaat binnen de plangrens van het inpassingsplan vallen).

Hoe zou het er dan uit kunnen komen te zien? Op verzoek van de provincie heeft Kuiper Compagnons een eerste tekening gemaakt:



Deze schets moet nog nader worden uitgewerkt. De ontsluitingsweg is direct bij de bestaande bedrijvigheid geprojecteerd. Het gebied van de boomgaard is ingericht.

Het gebied wordt toegankelijk gemaakt voor fietsers en voetgangers. En er zal een beperkte parkeervoorziening komen, zodat het als opstappunt/knooppunt kan functioneren in de groenstructuur van Deltapoort.

4.3 Financieel

In de grondexploitatie Nieuw Reijerwaard is rekening gehouden met de kosten voor de aanleg van de ontsluitingen (doorsteken door Rijksstraatweg) en met de aanleg van groen. De aanleg van het gebied van de zogenaamde boomgaard past daarin.

BIJLAGE 1. Overzicht adviezen voorontwerp inpassingsplan**Advies GRNR**

Brief UIT00035 – dd 7 mei 2012

Extra verbinding Nieuw Reijerwaard met bestaande bedrijventerreinen Verenambacht en BT-Oost. Het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard zal met de bestaande terreinen Verenambacht en BT-Oost gaan functioneren als één bedrijventerrein. Dat de interne infrastructuur binnen het bedrijventerrein van groot belang is voor het functioneren van een bedrijventerrein, blijkt ook uit de dagelijkse praktijk op de bedrijventerreinen Verenambacht en BT-Oost. Op Verenambacht hebben de ondernemers grote zorgen over de bereikbaarheid van hun bedrijven. Op BT-Oost wordt door de gemeente Barendrecht met financiële steun van de provincie (4,5 miljoen subsidie) de infrastructuur de komende jaren de infrastructuur aangepast. Dit bedrijventerrein krijgt een extra oost-west-verbinding (Spoorlaan) naar de Verenambachtseweg/Tuindersweg. Deze infrastructuur is daar nodig om het bedrijventerrein te kunnen laten functioneren.

Het voorontwerpinpassingsplan houdt rekening met een verbinding tussen de nieuw aan te leggen Spoorlaan op BT-Oost en de Voorweg in Nieuw Reijerwaard. Wij verwachten dat dat niet voldoende is om de onderlinge verbindingen op het bedrijventerrein van meer dan 200 hectare netto (oud en nieuw samen) te kunnen garanderen.

Het bedrijventerrein BT-Oost/Verenambacht/Nieuw Reijerwaard wordt via de IJsselmondse knoop ontsloten op het rijkswegennet. Deze knoop is tevens één van de twee aansluitingen van Barendrecht op het rijkswegennet. Uit het verkeerskundig onderzoek dat ten grondslag ligt aan het voorontwerpinpassingsplan blijkt dat het, met een grote reconstructie van deze verkeersknoop, mogelijk is om het verkeer van en naar de rijksweg te leiden. Daarmee lijkt een eerder in het planproces genoemd alternatief (deels aansluiten via Ridderkerk –aansluiting A38) niet langer noodzakelijk. Wij zijn blij met die conclusie.

De capaciteit van de IJsselmondse knoop is echter beperkt. Het lijkt ons niet wenselijk dat de interne verkeersbewegingen tussen delen van het totale bedrijventerrein via deze verkeersknoop afgewikkeld worden. Daarmee komen de capaciteitsgrenzen van de voorgesteld oplossing mogelijk toch in beeld.

Vanuit deze overwegingen adviseren we u een derde ontsluiting aan de zuidzijde van het bedrijventerrein in het ontwerpinpassingsplan mogelijk te maken. Met deze ontsluiting wordt een extra verbinding gecreëerd tussen het nieuwe en bestaande bedrijventerrein. Het zwaartepunt van de relaties tussen het oude en nieuwe deel van het bedrijventerrein zal dan verder van de IJsselmondse knoop komen te liggen.

Wij kunnen ons voorstellen dat u nadere afspraken wilt maken, voordat u ons advies overneemt of in overweging neemt. Wij zijn daar graag toe bereid.

Advies gemeente Barendrecht

Brief kenmerk 329143 dd 8 mei 2012

In dit voorontwerp inpassingsplan wordt Nieuw-Reijerwaard naast het turboverkeersplein ontsloten via een kruising van de verlengde Voorweg met de Rijksstraatweg. Met het oog op de te verwachten interne verkeersbewegingen tussen Nieuw-Reijerwaard en BT Oost, die als één bedrijventerrein moeten gaan functioneren, adviseren wij een derde ontsluiting langs de Boomgaard op te nemen in het plan, waarbij een goede analyse moet worden gemaakt van de verkeersbewegingen in het gebied en het effect van een derde ontsluitingsweg op verkeersstromen en bereikbaarheid van de omgeving bij calamiteiten. Wij voorzien tekortkomingen aan het routenetwerk als een derde ontsluiting niet mogelijk wordt gemaakt. De voorspellingen kunnen niet voorzien hoe groot toename van intern verkeer zal zijn. Zij houden onvoldoende rekening met de samenhang tussen de bedrijventerreinen en de langzame verkeersbewegingen die dat in deze branche met zich mee brengt. Daar komt bij dat de verbinding tussen Nieuw-Reijerwaard en BT Oost via de verlengde Voorweg erg krap is en als enige interne verbinding de verkeersveiligheid en –capaciteit onvoldoende garandeert. Bedrijven die onderling handelen en goederen uitwisselen, doen dit vaak met langzame voertuigen zoals tractoren. Dit maakt de ontsluiting kwetsbaar voor opstoppingen en gevaarlijke situaties. Een derde ontsluiting zorgt ervoor dat de totale bereikbaarheid van alle locaties in BT Oost en Nieuw-Reijerwaard bij een calamiteit of bij onderhoud elders een stuk minder kwetsbaar wordt. Bij een calamiteit of onderhoud kan het verkeer afgewikkeld worden via onze rondweg, waardoor er minder economische schade is. Wij benadrukken in deze context nogmaals dat een goede bereikbaarheid van essentieel belang is voor de exploitabiliteit van het bedrijventerrein. Verder speelt mee dat de verkeersproductie gerelateerd is aan AGF (BT-Oost). Mochten, bij veranderende omstandigheden, in de toekomst andersoortige bedrijven zich vestigen, dan ontstaan andere verkeersbewegingen en is een derde ontsluiting wellicht nog meer noodzakelijk. Wij hopen dat in het vervolg van dit traject de verkeerskundigen van betrokken gemeenten, met hun kennis van de lokale situatie, een bijdrage kunnen leveren aan de verdere planvorming.

Advies gemeente Ridderkerk

Brief kenmerk RU12/01855 dd 27 april 2012

6. Ontsluiting.

In het aan het voorontwerpinpassingsplan ten grondslag liggende verkeersonderzoek is een oordeel gegeven over de ontsluiting van het bedrijfsterrein, onder meer door de aanleg van een groot nieuw verkeersplein (ovonde) ter plaatse van de IJsselmondse Knoop en de aanleg van een directe verbinding tussen de bestaande terreinen Veren Ambacht/BTO ter hoogte van de Voorweg. Wij zijn er van op de hoogte dat door diverse partijen wordt aangedrongen op een 3e ontsluiting. Daarbij wordt de vraag opgeroepen of in het gehouden verkeersonderzoek alle relevante huidige en te verwachten verkeersbewegingen in beeld zijn gebracht. Vooralsnog gaan wij uit van het gepresenteerde onderzoek (Oranjewoud). In het geval de noodzaak van een derde ontsluiting wordt aangetoond, komt mogelijk het gebied van de boomgaard in beeld, rekening houdend met de functie van het gebied als knooppunt zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Deltapoort.

Advies Stadsregio Rotterdam

Brief kenmerk 107480 dd 9 mei 2012

Gezien de kwetsbaarheid van de door u voorgestelde ontsluiting lijkt ons een onderzoek naar een extra ontsluitingsoptie naast de megarotonde ("de derde ontsluitingsweg") van groot belang. Bij dit onderzoek zullen met name de gevolgen voor het Barendrechtste wegennet in ogenschouw genomen moeten worden. De stadsregio Rotterdam is momenteel bezig met een studie naar het onderliggend wegennet in de regio. Wij zijn bereid een onderzoek naar een extra ontsluiting van Nieuw Reijerwaard hierin mee te nemen.

Advies VBO – Freshworld

Brief VBO Freshworld dd 23 april 2012 is in zijn geheel opgenomen in deze bijlage.



AANTEKENEN

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Provinciaal Bestuur
van Zuid Holland

24 APR. 2012

Datum ontvangst

Barendrecht, 23 april 2012

Betreft: Inpassingsplan Nieuw Reijerwaard

Geachte dames en heren,


Hierbij ontvangt u onze zienswijze m.b.t. het Inpassingplan Nieuw Reijerwaard – Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Uit bijgaande stukken blijkt dat wij ons ernstig zorgen maken om de ontsluiting van Nieuw Reijerwaard. Teneinde herhaling van argumenten te voorkomen, gelieve de tekst uit bijgaande stukken, als integraal onderdeel te beschouwen van onze zienswijze.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Mocht u echter nog vragen hebben dan vernemen wij dat graag

Met belangstelling wachten wij uw reactie af.

Met vriendelijke groet,
VBO Fresh World


Paula van Hamburg
Voorzitter



Aan het college van Burgemeester en Wethouders
en de raadsfracties van de gemeente Ridderkerk

Barendrecht, 23 april 2012

Betreft: Ontsluiting Nieuw Reijerwaard

Geachte dames en heren,

Al eerder sprak VBO Fresh World haar verontrusting uit over het ontbreken van een goede ontsluiting tussen het bestaande AGF complex in Barendrecht-Oost/Ridderkerk-Verenambacht en Nieuw Reijerwaard. Ook na het bestuderen van het verkeersonderzoek zoals dit is verricht door Oranjewoud, bleven grote vraagtekens bestaan over de conclusie dat nut en noodzaak van de derde ontsluiting niet aangetoond is. Reden voor VBO Fresh World om een externe deskundige in te schakelen. Aan de verkeerskundige afdeling van Movares is gevraagd om een second opinion over de rapportage van Oranjewoud te geven.

De conclusie van Movares in bijgaande brief d.d. 19 april 2012, is helder. De gehanteerde methode van Oranjewoud geeft een onvolledig en daarmee onjuist beeld van de werkelijkheid. Een aantal essentiële en karakteristieke kenmerken van de verkeersafwikkeling op het terrein zijn volledig buiten beschouwing gelaten in het onderzoek, zowel kwalitatief als kwantitatief. Het rapport van Oranjewoud inzake het verkeersonderzoek voor de aanleg en aansluiting van Nieuw Reijerwaard vertoont een aantal essentiële leemtes en doet alleen een uitspraak over de wegcapaciteit, zonder rekening te houden met o.a. intern verkeer, kruisingen, wegaansluitingen, fietsverkeer en langzaam verkeer. Het rapport geeft daarmee een onjuist beeld van de werkelijkheid en daardoor zijn belanghebbende niet volledig geïnformeerd. Het Oranjewoud onderzoek is daarmee volstrekt onvoldoende voor zorgvuldige bestuurlijk afweging.



VBO Fresh World wordt hiermee gesterkt in haar visie dat nut en noodzaak van de derde ontsluiting zonneklaar zal worden zodra in het verkeerskundig onderzoek een volledige analyse wordt gemaakt van de huidige situatie en de reeds bestaande knelpunten. In het huidige plan zullen deze knelpunten alleen maar verergeren. Het realiseren van voldoende en goede ontsluitingen is één van de belangrijkste kritische succesfactoren van Nieuw Reijerwaard.

Op donderdag 12 april 2012 heeft VBO Fresh World een inspraakreactie gegeven tijdens de vergadering van de commissie Samen Wonen. In deze reactie verwoorden wij onze zorgen met betrekking tot de ontsluiting van Nieuw Reijerwaard. Kort samengevat zijn onze zorgen de volgende:

- De 2^e ontsluiting in het verlengde van de Voorweg en kruisend met de Handelsweg, gaat de bestaande problemen op de Handelsweg alleen maar verergeren en geeft onvoldoende capaciteit om een adequate verkeersafwikkeling te realiseren tussen enerzijds Nieuw Reijerwaard en anderzijds Verenambacht / Barendrecht-Oost.
- Er is geen rekening gehouden met de grote verkeerstroom tussen de AGF bedrijven onderling en de bijzondere aard hiervan (grotendeels langzaam verkeer).
- De totale ontsluiting van Nieuw Reijerwaard is te scherp gericht op de Ovonde. Er wordt geen rekening gehouden met ontsluiting via de A29.
- Als de geplande ontsluitingen vastlopen door congestie op de A15/A16 ontstaat er een levensgevaarlijke situatie en is de veiligheid in het geding, het gebied wordt onbereikbaar voor aan- en afvoer van hulpdiensten.

Uit de second opinion van Movares blijkt dat onze zorg over de onvoldoende ontsluiting terecht is. Er is in het verkeersonderzoek van Oranjewoud onvoldoende tot geen rekening gehouden met de specifieke lokale omstandigheden:

- Knelpunten treden veelal op bij kruispunten en aansluitingen: de Handelsweg is op dit moment al slecht ontsloten. Door de aanleg van een extra kruising zullen de problemen alleen maar groter worden.
- Langzaam verkeer is een belangrijk onderdeel van de totale verkeersstroom: dit beïnvloedt de capaciteit van de ontsluitingen.
- Er is geen rekening gehouden met de lokale handel en verkeer tussen de agf bedrijven: dit is één van de specifieke kenmerken van deze branche en de belangrijkste reden tot clustervorming van de AGF bedrijven.
- Er is niet gekeken naar het functioneren van de bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard, Verenambacht en Barendrecht-Oost als **geheel**. Terwijl juist daar de kracht van Nieuw Reijerwaard en de behoefte van de markt ligt.



Wij vertrouwen erop dat deze toelichting voor u voldoende aanleiding is om de ontsluiting van Nieuw Reijerwaard te heroverwegen door het aanleggen van een andere dan wel een extra ontsluiting richting Verenambacht / Barendrecht-Oost. Graag verlenen wij onze medewerking aan het noodzakelijke aanvullende verkeersonderzoek.

Onzorgvuldige besluitvorming op basis van onvolledige informatie zal geen enkele bestuurder nu en in de toekomst kunnen verantwoorden. Wij vertrouwen er echter op dat u het gebied Nieuw Reijerwaard/Verenambacht/Barendrecht-Oost in een integrale visie wilt ontwikkelen tot dé duurzame en toonaangevende AGF cluster van Nederland en West-Europa.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Mocht u echter nog vragen hebben dan vernemen wij dat graag

Met belangstelling wachten wij uw reactie af.

Met vriendelijke groet,
VBO Fresh World

Paula van Hamburg
Voorzitter

Bijlagen:

- Brief Movares adviseurs & ingenieurs b.v. d.d. 19 april 2012
- Inspraakreactie VBO Fresh World d.d. 12 april 2012

VBO Fresh World
Postbus 378
2990 AJ Barendrecht


adviseurs & ingenieurs

Movares Nederland B.V.
Conradstraat 18
Postbus 19240
3001 BR Rotterdam
Telefoon 06 - 20 21 16 67
brian.rietveld@movares.nl

Onderwerp second opinion ontsluiting bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

Rotterdam, 19 april 2012

Geachte heer ,

Op basis van de informatie die u heeft gestuurd heeft u Movares gevraagd een second opinion te geven over de conclusies van het verkeerskundig onderzoek, dat er geen derde ontsluiting aan de zuidzijde van het terrein noodzakelijk is.

De ontvangen stukken zijn:

- Memo Oranjewoud nut en noodzaak derde westelijke ontsluitingsweg, 23 januari 2012
- Verkeersonderzoek Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, haalbaarheid turboverkeersplein, 16 februari 2012

Onze second opinion heeft zich gericht op:

1. het kwantitatieve aspect
2. het kwalitatieve aspect

1. Het kwantitatieve aspect:

Het verkeersonderzoek ziet er gedegen uit. Op basis van onderzoeksgegevens (tellingen, CROW-kencijfers) en modelgegevens (RVMK) wordt een inschatting gedaan van de huidige en toekomstige verkeersproductie van de bestaande en toekomstige bedrijventerreinen. Hiermee wordt een goede globale indruk verkregen van het huidige en toekomstige verkeersbeeld.

Vervolgens wordt nader ingezoomd op de verkeersafwikkeling van het turboverkeersplein middels een dynamische simulatie. Om enigszins betrouwbare uitspraken te kunnen doen over een toekomstige verkeersafwikkeling is zo'n dynamische simulatie een vereiste, zeker als de te verwachten verkeersdruk hoog is.

Opgemerkt wordt dat de informatie uit het RVMK afwijkt van informatie uit het verkeersmodel van Rijkswaterstaat op de toerit van de A15. Dit is een bekend fenomeen, dat de verkeersmodellen van Rijkswaterstaat vaak lagere intensiteiten geven op het onderliggende wegennet. Dus ook dit is geen verrassing.

Vervolgens worden er conclusies getrokken over de verkeersafwikkeling van het toekomstige bedrijventerrein. Echter hier zitten leemtes in het onderzoek.



Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367

MOVRES 10/1/08
1/2

Datum 19 april 2012

Bekend is van een statisch verkeersmodel, dat het vooral informatie geeft over de capaciteit op wegvakniveau (I/C waarden) terwijl de knelpunten in de verkeersafwikkeling veelal optreden bij kruispunten en aansluitingen. Met een dynamisch verkeersmodel kan dit inzicht wel verkregen worden.

Bovendien is hier sprake van een specifieke situatie, waarbij langzaam verkeer in de vorm van trekkers gebruik wil maken van delen van de hoofdwegen en daarbij de verkeersafwikkeling op die hoofdwegen kan hinderen. Dit is goed in een simulatie te onderzoeken.

Belangrijke leemte is dat de verkeersafwikkeling in en rond het bedrijventerrein buiten de dynamische simulatie valt. Gezien de verkeersdruk in en rond het bedrijventerrein, is het niet verstandig harde conclusies te trekken over de verkeersafwikkeling ter plaatse op basis van de uitkomsten van het statische verkeersmodel.

Ad 1. Ons advies is om de dynamische simulatie voor het verkeersplein uit te breiden met de bedrijventerreinen en de ontbrekende informatie over het verkeer tussen de bedrijventerreinen zo goed als mogelijk hierin op te nemen.

2. Het kwalitatieve aspect:

Bij het kwalitatieve aspect valt op dat er uiteenlopende adviezen zijn over de gewenste ontsluiting, met name over het nut en de noodzaak van een derde ontsluiting van het bedrijventerrein. Wat hierbij opvalt is dat er vooral gekeken wordt vanuit de omgeving. Past het in de netwerkstructuur (het belang van de doorstroming op de hoofdroutes) en het ruimtelijke belang (de boomgaard). Het belang van het functioneren van het bedrijventerrein lijkt hier wat op de achtergrond geraakt. Ook het aspect van de verkeersveiligheid (het in- en uitvoegen van vrachtverkeer en trekkers op de hoofdstructuur en het kruisen van de hoofdstructuur door intern bedrijfsverkeer komt niet aan de orde in de afweging.

Ad 2. Ons advies is om het kwalitatieve aspect uit te breiden met het beoordelen van de effecten op de interne bedrijfsprocessen op de bedrijventerreinen en de verkeersveiligheid bij het in- en uitvoegen en het oversteken van de hoofdroute.

Met vriendelijke groet,
Movares Nederland B.V.



ir. B.H. Rietveld
Adviseur Mobiliteit en Ruimte



Inspraakreactie bij de commissie Samen wonen van de gemeente Ridderkerk op 12 april 2012

Geachte commissieleden,

VBO Fresh World behartigt o.a. de belangen van de bedrijven in de agf sector op de bedrijfsterreinen Verenambacht en Barendrecht-Oost. Namens deze bedrijven wil ik u onze reactie geven op het Stedebouwkundig Plan Nieuw Reijerwaard. Kort gezegd zijn wij van mening dat er in dit plan een slechte oplossing is gekozen m.b.t. de ontsluiting van Nieuw Reijerwaard (NR).

Het nieuwe bedrijfsterrein NR is in eerste instantie bedoeld voor uitbreiding van de agf sector. De kracht van NR ligt in de grootschalige bundeling van agf bedrijven in het gebied NR, Verenambacht en Barendrecht Oost. Naast de grote verkeersstromen voor aan- en afvoer zal deze bundeling ook veel lokale verkeersstromen met zich meebrengen. Daarom verdient de verkeersinfrastructuur van het gehele gebied en met name de ontsluiting hiervan bijzondere aandacht.

Het onderhavige plan voorziet in een ontsluiting via de Verbindingsweg naar de nieuw aan te leggen ovonde met aansluiting op de A15. Een 2^e ontsluiting is voorzien in het verlengde van de Voorweg via een kruising met de Handelsweg naar de Verenambachtseweg. Deze oplossing baart ons grote zorgen.

Op dit moment al worden de bedrijven welke gevestigd zijn op bedrijfsterrein Verenambacht dagelijks geconfronteerd met een verkeerschaos. De huidige Handelsweg is absoluut niet toereikend om de verkeersstromen adequaat af te wikkelen. Hierdoor ontstaan er opstoppingen en vertragingen met grote economische schade en overlast voor de bedrijven, transporteurs en omwonenden tot gevolg. Regelmatig zijn de bedrijven onbereikbaar, maar belangrijker, de veiligheid van werknemers en bezoekers kan door deze verkeerschaos niet meer worden gegarandeerd omdat het op sommige momenten voor hulpdiensten onmogelijk is om op Verenambacht te komen. Deze situatie schreeuwt om een oplossing op korte termijn. De voorgestelde oplossing zal de problemen op de Handelsweg alleen maar groter maken doordat er ook nog een druk kruispunt ontstaat door de aanleg van deze 2^e ontsluiting van NR.

Daarnaast is deze 2^e ontsluiting zo dicht gelegen bij de genoemde 1^e ontsluiting via de Verbindingsweg, dat in geval van grote verkeersdruk en calamiteiten, beide ontsluitingen zullen vastlopen en NR wellicht alleen nog bereikbaar is via de bebouwde kom van Ridderkerk. Ons inziens een ongewenste situatie om Ridderkerk te belasten met zoveel zwaar verkeer.



In onze ogen is het daarom absoluut noodzakelijk om een andere 2^e ontsluiting dan wel een extra 3^e ontsluiting te realiseren richting de bestaande bedrijfsterreinen en de A15 maar ook richting de A29. De A29 zal in de toekomst een belangrijke rol gaan vervullen bij de ontsluiting van NR, zeker in geval van grote verkeersdrukke en eventuele calamiteiten.

NR voorziet de regio voor de komende jaren in een mogelijkheid om economisch verder te groeien. Er wordt steeds gesproken over duurzame realisatie en gebruik. In onze ogen is een goede verkeersinfrastructuur, welke voorziet in de huidige én toekomstige wensen van de bedrijven, noodzakelijk om een toekomstbestendig en dus duurzaam bedrijfsterrein te realiseren. Het huidige plan voorziet daar in onze ogen dus niet in.

Namens VBO Fresh World

Jan Berkman

BIJLAGE 2. Nut en noodzaak derde westelijke ontsluitingsweg, notitie Oranjewoud dd 13 september 2012



Memo



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.

memonummer: 120828-241811

betreft: Nut en noodzaak derde westelijke ontsluitingsweg



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 turboverkeersplein is het gewenst dat dit turboverkeersplein 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.

memonummer: 120828-241811

betreft: Nut en noodzaak derde westelijke ontsluitingsweg



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.

BIJLAGE 3. Kruispunt Verlengde Voorweg met Handelsweg, notitie Oranjewoud, dd 13 september 2012



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.



memonummer: 120807-241811-2

betreft: **Kruispunt Verlengde Voorweg met Handelsweg**

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.

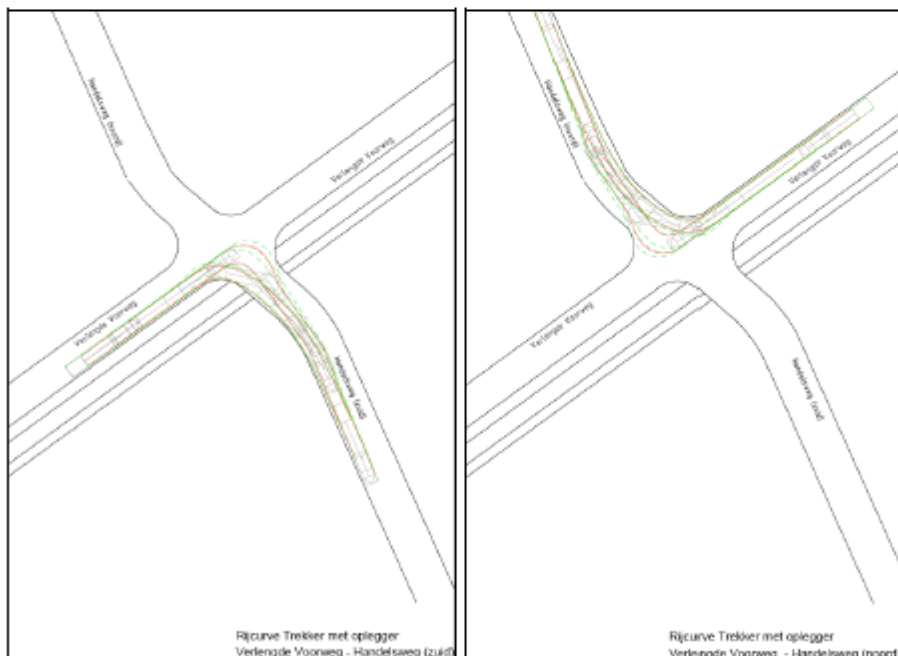
Rijcurve

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.



memonummer: 120807-241811-2
betreft: **Kruispunt Verlengde Voorweg met Handelsweg**



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 hoofd fietsroute. 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 afslaande 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 turboveerkeersplein, 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

memonummer: 120807-241811-2

betreft: **Kruispunt Verlengde Voorweg met Handelsweg**

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. Verkeersregelinstantie. 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 verkeersregelinstantie 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 turboverkeersplein te rijden. Men zal de kortste (snelste) route kiezen; dit kan via het turboverkeersplein 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.



blad 4 van 4

BIJLAGE 4. Locatie derde ontsluitingsweg

Schetsen door Kuiper Compagnons

