



Aan de leden van de raad  
p/a griffie

Uw brief van:  
Uw kenmerk:  
Bijlage(n):

Ons kenmerk: 484708  
Contact: A.T. Molenaar  
Doorkiesnummer: 0180-451234  
E-mailadres: a.molenaar@bar-organisatie.nl  
Datum: 15 april 2022

Betreft: onderzoek sluipverkeer Rijsoord

Geacht raadsleden,

In het najaar van 2021 heeft het onderzoek naar sluipverkeer in Rijsoord plaatsgevonden. In deze brief informeren wij u over de resultaten.

**Aanleiding onderzoek: ontwikkeling DFP en veel meldingen vrachtverkeer Rijksstraatweg**

In het kader van de ontwikkeling van Dutch Fresh Port (DFP) is een mobiliteitsagenda opgesteld, waarbinnen vijf opgaven zijn geformuleerd:

1. Een optimale ontsluiting van de DFP creëren.
2. Tegengaan van overlast door sluipverkeer.
3. Creëren van multimodale bereikbaarheid van DFP.
4. Oplossen van de problematiek van intern vrachtverkeer.
5. Borgen van de verkeersveiligheid op DFP.

Het onderzoek naar sluipverkeer in Rijsoord is een uitwerking van opgave 2.

Sinds de ontwikkeling van DFP zijn al een aantal maatregelen genomen tegen ongewenst sluipverkeer door Rijsoord. Om doorgaand (vracht)verkeer te voorkomen zijn er pollers geplaatst in de Hoogzandweg en de Gebroken Meeldijk (tussen de Tuindersweg en de Noldijk). Na de realisatie van de Verlengde Voorweg als verbinding tussen Nieuw Reijerwaard en Verenambacht is er een vrachtwagenverbod ingesteld op de Rijksstraatweg (tussen Voorweg en Noldijk), met uitzondering van bestemmingsverkeer.

Ondanks de genomen maatregelen ervaren bewoners nog steeds dat er veel vracht- en autoverkeer gebruik maakt van de Rijksstraatweg en de Noldijk. Regelmatig ontvangen wij meldingen van vrachtverkeer over het gedeelte van de Rijksstraatweg waar een vrachtwagenverbod geldt. Ook ontvangen wij regelmatig klachten over de verkeersdruk op andere delen van de Rijksstraatweg. De wegen in het gebied zijn volgens de meldingen niet ingericht op de hoge intensiteiten die zijn ontstaan doordat (vracht)verkeer een alternatieve route voor de A16 en A15 zoekt. Het sluipverkeer zorgt daarnaast ook voor verkeersonveiligheid voor met name fietsers.

### **Doel en opzet van het onderzoek**

Het doel van dit verkeersonderzoek is om op basis van gemeten gegevens over de verkeersstromen vast te kunnen stellen of en in welke mate er sluipverkeer in en rond Rijsoord aanwezig is. Daarbij is het van belang om te definiëren wat onder sluipverkeer wordt verstaan. Samen met de klankbordgroep, met daarin bewoners en ondernemers, is van te voren een definitie van sluipverkeer geformuleerd. Onder sluipverkeer wordt al het verkeer verstaan dat in het gebied aanwezig is, maar hier niet hoeft te zijn.

Het onderzoek sluipverkeer bestaat uit twee onderdelen:

1. Een kentekenonderzoek voor het registreren van sluipverkeer  
Gedurende twee weken in september en oktober 2021 is op acht punten rondom Rijsoord al het langrijdende verkeer met camera's geregistreerd. Verkeer dat binnen een vastgestelde tijd langs twee camerapunten is gereden, wordt als doorgaand verkeer geregistreerd. In bijlage 1 zijn de acht camerapunten te zien.
2. Cameraobservaties op drie locaties in het gebied, te weten (zie bijlage 2 voor de locaties):
  1. de rotonde Noldijk – Rijksstraatweg;
  2. de kruising Voorweg – Rijksstraatweg;
  3. de kruising Handelsweg – Voorweg.Met deze cameraobservaties zijn verkeersonveilige situaties en conflicten tussen weggebruikers geregistreerd. Op basis van de resultaten kan de oorzaak van de verkeersonveilige situatie beter worden beschouwd.

### **Gebiedsbeschrijving Rijksstraatweg**

De Rijksstraatweg in Rijsoord maakt onderdeel uit van de historische verbindingroute Rotterdam - Dordrecht. Met de realisatie van de rijkswegen A15 en A16 kreeg de smalle dijkweg voornamelijk een ontsluitende functie voor Rijsoord zelf. Via de Rijksstraatweg is Rijsoord verbonden met de omliggende kernen en de bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Verenambacht.

Het grootste deel van de Rijksstraatweg is uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u en vrijliggende fietspaden. De fietspaden hebben vanwege de beschikbare ruimte een smal profiel. Op de Rijksstraatweg tussen de Noldijk en de Voorweg ontbreken gescheiden fietspaden (er zijn fietsstroken) en voldoet de weg niet aan de eisen van een gebiedsontsluitingsweg. De Rijksstraatweg maakt onderdeel uit van fietsroute F15 tussen Alblasserdam en Rotterdam. In het kader hiervan worden de fietspaden langs de Rijksstraatweg tussen Achterambachtseweg en Noldijk geasfalteerd. Het gedeelte van de Rijksstraatweg tussen de Noldijk en de Voorweg vormt een aftakking van de F15 richting Rotterdam. De hele Rijksstraatweg vormt een belangrijke fietsroute voor scholieren van en naar Rotterdam-zuid. Ten slotte is de Rijksstraatweg ook onderdeel van de route van de buslijnen 192, 608 en 609.

### **Resultaten kentekenonderzoek**

Kijken we naar het totale verkeersbeeld, dan rijden er in totaal gemiddeld 14.354 motorvoertuigen per werkdag door het gebied. Vrijdag 24 september 2021 heeft met 15.410 ritten de hoogste werkdagintensiteit. Maandag 4 oktober 2021 heeft met 13.661 ritten de laagste intensiteit. Er is gedurende het onderzoek dus geen dag die qua ritten sterk afwijkt van het gemiddelde. Als aanleiding voor de aanwezigheid van sluipverkeer op en rond de Rijksstraatweg wordt onder andere congestie op de nabijgelegen rijkswegen genoemd. Op 24 september stond een lange file op de rijkswegen. In het kentekenonderzoek is op deze dag weliswaar een bovengemiddelde hoeveelheid verkeer geregistreerd, maar de verschillen met andere dagen tijdens het onderzoek zijn gering.

Conclusie: ook zonder congestie op de rijkswegen rijdt er veel gemotoriseerd verkeer door het gebied.

In totaal is op werkdagen 45% van het verkeer te beschouwen als doorgaand verkeer. De rest van het verkeer heeft een bestemming of herkomst binnen het gebied zelf. In Bijlage 3 is te zien hoeveel verkeer er gemiddeld per werkdag door de camerapunten is geregistreerd.

Het hoogste aantal doorgaande ritten is geregistreerd op de camerapunten Geerlaan en Rijksstraatweg-zuid (bijna 4.500 ritten). Wat percentage doorgaand verkeer betreft, rijdt langs de camerapunten Pruiwendijk (3), Achterambachtseweg (4), Rijksstraatweg-Zuid (5) en Noldijk (6) het hoogste aandeel doorgaand verkeer. Op deze punten is ca. 50% van het verkeer te beschouwen als doorgaand verkeer. Er zijn vooral klachten over doorgaand verkeer op de Rijksstraatweg tussen de Noldijk en de Voorweg. Het blijkt dat op dit wegvak een kwart van het verkeer uit doorgaand verkeer bestaat. Dat is lager dan het gemiddelde van 45% in het hele gebied. Ook bewoners van de Noldijk ervaren veel doorgaand verkeer. Hier bestaat de helft van het verkeer uit doorgaand verkeer, wat hoger is dan het gemiddelde.

Als gekeken wordt naar de routes van het doorgaande verkeer, dan rijdt het meeste doorgaande verkeer tussen de Geerlaan (punt 2) en de Rijksstraatweg-zuid (punt 5), zie bijlage 4. Dit is verkeer tussen Ridderkerk en Zwijndrecht / A16. Tussen de overige punten rijdt een stuk minder doorgaand verkeer. Als gekeken wordt naar het aantal ritten tussen punt 7 (de Voorweg) en punt 5 (de Rijksstraatweg-zuid), dan blijkt dat ongeveer 400 ritten (20% van het totaal aantal ritten) helemaal doorrijden van de Rijksstraatweg bij de Voorweg naar de Rijksstraatweg-zuid (punt 5).

Er zijn vooral klachten over doorgaand vrachtverkeer. In totaal was 13% van het aantal getelde motorvoertuigen een vrachtauto. Van het totaal aantal getelde vrachtauto's is 40% doorgaand. Ondanks de ligging nabij de verschillende bedrijventerreinen is dit niet hoger dan voor het totale verkeer. Op de Rijksstraatweg bij de Voorweg, waar veel klachten zijn over vrachtverkeer, is het percentage doorgaand vrachtverkeer 35%. Ook dit is niet hoger dan gemiddeld. Het merendeel van deze vrachtwagens is binnenlands; slechts minder dan 1% van de vrachtauto's heeft een buitenlands kenteken.

### **Resultaten conflictobservaties verkeersveiligheid**

Parallel aan het kentekenonderzoek is op drie locaties in het plangebied een conflictanalyse gehouden. Bij een conflictanalyse worden de camerabeelden van een vooraf bepaald tijdvak teruggekeken en geanalyseerd op ongevallen, bijna-ongevallen en andere situaties die niet wenselijk zijn. Bij deze analyse wordt er inzicht gegeven in de ernst van deze (bijna-)conflicten tussen de verschillende verkeerssoorten.

#### *Locatie 1. Rotonde Rijksstraatweg – Noldijk*

Op deze locatie worden voornamelijk (bijna-) conflicten geconstateerd met fietsers. Op de rotonde is het fietspad ingericht voor fietsen in twee richtingen. De omvang van de groepen scholieren en de beperkte ruimte die fietsers op de noordwestelijk tak van de Rijksstraatweg hebben, maken samen dat veel fietsers over de autorijbaan van de rotonde rijden, met alle verkeersonveilige gevolgen van dien. De huidige weginrichting van de rotonde voldoet aan de basiskenmerken van een duurzaam veilige weginrichting, maar de ruimte lijkt te beperkt voor de hoeveelheid fietsers in combinatie met de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer.

Het noordwestelijk deel van de Rijksstraatweg maakt deel uit van de doorfietsroute (snelfietsroute) F15, maar is nog niet als zodanig ingericht. De openbare ruimte is op dit deel echter zeer beperkt. Er zijn veel maatregelen nodig om de fietspaden en de rotonde op het kwaliteitsniveau van een snelfietsroute te brengen en de verkeersveiligheid te vergroten, zoals het weren van vrachtverkeer op de Rijksstraatweg tussen de Voorweg en Noldijk en het aanleggen en verlengen van geleiders tussen de rijbaan en het fietspad.



#### *Locatie 2. Rijksstraatweg – Voorweg*

Ook op deze locatie worden veel (bijna-)conflicten geconstateerd met fietsers. Met name in de ochtend passeren grote groepen scholieren hier vanuit zuidelijke richting in de bocht waar de Rijksstraatweg over gaat in de Voorweg. Ze vervolgen hun weg op het deel van de Rijksstraatweg waar alleen bestemmingsverkeer aanwezig is. De fietsers maken op het kruispunt Rijksstraatweg – Voorweg geen tot weinig gebruik van het fietspad en de bijbehorende opstelruimte voor overstekend fietsverkeer. Zowel rijbaan als fietspad is smal en niet ingericht op de huidige hoeveelheid verkeer. De keuze om van de Rijksstraatweg – Voorweg de doorgaande route te maken lijkt voornamelijk gemaakt voor gemotoriseerd verkeer, terwijl de noord-zuid-route voor fietsverkeer dominant is.

#### *Locatie 3. Handelsweg – Verlengde Voorweg*

De Handelsweg vormt de directe ontsluiting van een aantal bedrijven op bedrijventerrein Verenambacht. De aansluiting op de Verlengde Voorweg is daar niet op ingericht. Hoewel vanuit de Verlengde Voorweg een inrijverbod geldt voor vrachtverkeer tonen de resultaten van de observatie dat dit inrijverbod met regelmaat (met name in de vroege ochtend) wordt genegeerd.

#### **Conclusies kentekenonderzoek**

Uit het kentekenonderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1. *In het gebied op en rond de Rijksstraatweg in Rijsoord is een hoge mate van doorgaand verkeer aanwezig.*

Het gehouden kentekenonderzoek toont aan dat in het plangebied veel doorgaand verkeer aanwezig is, met name op de Rijksstraatweg ten zuiden van de Geerlaan. Bijna de helft van al het verkeer (45%) in het plangebied heeft hier geen herkomst en bestemming. Een groot deel van het doorgaand verkeer in het gebied is verkeer tussen Ridderkerk (Geerlaan) en Zwijndrecht/A16. Het is logisch dat het verkeer op deze relatie gebruik maakt van de Geerlaan en de Rijksstraatweg omdat dit de snelste/kortste route is. Dit verkeer zorgt wel voor verkeersdruk in Rijsoord en vrachtverkeer op deze verbinding kan ook voor overlast zorgen.

Op de Rijksstraatweg tussen de Voorweg en de Noldijk en op de Noldijk is de hoeveelheid doorgaand verkeer relatief hoog in verhouding tot de inrichting en functie van de weg en in verhouding tot het aantal fietsers. Deze wegvakken zijn alleen belangrijk voor de ontsluiting van Rijsoord richting omliggende gebieden, niet voor doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer is hier dan ook niet gewenst.

2. *Het merendeel van het doorgaand verkeer komt uit of via omliggende kernen door het plangebied.*

Het doorgaand verkeer op de Rijksstraatweg ten zuiden van de Geerlaan komt vooral uit omliggende kernen Ridderkerk, Hendrik Ido Ambacht en Zwijndrecht. Het percentage doorgaand verkeer op dagen dat er filevorming is op de aangrenzende rijkswegen, is weinig afwijkend van de dagen dat geen filevorming is geconstateerd. Hoewel dus doorgaand verkeer op en rond de Rijksstraatweg in bepaalde mate afkomstig is van de rijkswegen A15 en A16, gaat het hier om verkeer dat zijn route door het plangebied structureel gebruikt en niet alleen bij congestie.

3. *Doorgaand vrachtverkeer op de Rijksstraatweg is ongewenst.*

Het percentage vrachtverkeer dat door het gebied rijdt (13%) is niet hoog voor een gebied dat meerdere bedrijventerreinen in de directe omgeving heeft liggen. De wegen zijn er alleen niet op ingericht. Wegen zoals de Rijksstraatweg – zowel het noordelijke als het zuidelijke deel – zijn ingericht om het verkeer afkomstig uit het gebied te ontsluiten en hebben geen functie voor doorgaand vrachtverkeer. De aanwezigheid van vrachtverkeer heeft door omvang, geluid- en stankoverlast een negatieve invloed op de leefomgeving. Daarom is het gewenst de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer in het gebied te beperken en alleen vrachtverkeer dat zijn bestemming in het gebied heeft toe te laten. Een intensivering van de hoeveelheid vrachtverkeer, bijvoorbeeld als gevolg van uitbreiding van bedrijventerreinen, is voor het gehele gebied niet gewenst.

4. *Doorgaand verkeer op de Rijksstraatweg ten noorden van de Noldijk en de Noldijk zelf is ongewenst.* Op de Rijksstraatweg ten noorden van Noldijk en op de Noldijk is het niet gewenst dat er doorgaand verkeer rijdt, dus geen doorgaand vrachtverkeer, maar ook geen doorgaande personenauto's. De wegen zijn er niet geschikt voor gezien hun functie als ontsluiting van de omliggende woongebieden en voor fietsers.

## **Vervolg**

Hieronder informeren wij u over het vervolgtraject.

1. *Vooraf vrachtverkeer zorgt voor aantasting van de leefbaarheid en moet van de Rijksstraatweg worden geweerd.*

Het kentekenonderzoek laat zien dat met name het doorgaand vrachtverkeer niet gewenst is en van de Rijksstraatweg geweerd zou moeten worden. Dit geldt zowel voor het noordelijk als het zuidelijk gedeelte. Voor vrachtverkeer met bestemming Rijksstraatweg moet de Rijksstraatweg wel toegankelijk blijven. Het weren van doorgaand vrachtverkeer van de Rijksstraatweg betekent ook dat dit niet mag leiden tot een toename van vrachtverkeer in andere woongebieden van Ridderkerk, zoals Ridderkerk-West.

2. *Voor het zuidelijk gedeelte (door Rijsoord dorp) maatregelen onderzoeken om vrachtverkeer te stimuleren de A15 en A16 te gebruiken.*

Om doorgaand vrachtverkeer zoveel mogelijk van het zuidelijk deel van de Rijksstraatweg (en andere woongebieden van Ridderkerk) te weren zou op regionaal niveau moeten worden ingezet op een goede verkeersafwikkeling op de A15 en A16. Deze rijkswegen vormen de primaire ontsluiting van de bedrijventerreinen in Dutch Fresh Port via de op- en afrit 20 Rotterdam-IJsselmonde. Daarnaast is het advies om in het vervolgtraject maatregelen te onderzoeken om doorgaand vrachtverkeer door Rijsoord (en andere woongebieden van Ridderkerk) zoveel mogelijk te voorkomen.

3. *Voor het noordelijk gedeelte van de Rijksstraatweg en de Noldijk een keuze maken vóór de fiets en tegen doorgaand verkeer.*

Het huidige profiel van het noordelijk deel van de Rijksstraatweg en de Noldijk is niet geschikt voor het verwerken van doorgaand (sluip)verkeer en ook niet geschikt voor grote hoeveelheden fietsers. De combinatie van fietsverkeer, lokaal en doorgaand gemotoriseerd (vracht)verkeer en openbaar vervoer is ongewenst. Er is geen ruimte om naast de rijbaan een separaat fietspad te realiseren. Voor dit deel van de Rijksstraatweg en de Noldijk wordt aanbevolen om te kiezen voor de fiets en tegen het faciliteren van doorgaand verkeer. Met een aanpassing van de inrichting kunnen twee problemen worden aangepakt: De Rijksstraatweg en de Noldijk worden minder interessant voor doorgaand verkeer als sluiproute en de verkeersveiligheid voor de fietsers verbetert. Daarbij zijn er voor gemotoriseerd verkeer alternatieve routes beschikbaar. Voor fietsverkeer is dit niet het geval. Geadviseerd wordt om samen met de omwonenden een apart traject voor de Rijksstraatweg-Noord en de Noldijk te starten met het doel het vrachtverkeer te weren en deze wegen om te vormen tot een erftoegangsweg met een hoofdfunctie voor fietsverkeer.

4. *Samen met omwonenden een visie uitwerken die recht doet aan de Rijksstraatweg (zuid) als ontsluitingsweg voor woongebieden van Ridderkerk en Rijsoord.*

De keuze voor het weren van doorgaand vrachtverkeer door het zuidelijke gedeelte van de Rijksstraatweg betekent dat het zuidelijk gedeelte van de Rijksstraatweg nog wel een functie voor doorgaand personenverkeer behoudt. Geadviseerd wordt om over de toekomstige functie van de weg en de consequenties voor de vormgeving van de weg samen met omwonenden een visie uit te werken.

5. *Aan de Handelsweg maatregelen nemen om het éénrichtingsverkeer te handhaven*

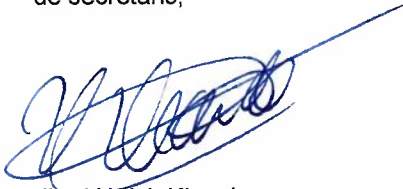
Ten aanzien van de Handelsweg wordt geadviseerd om éénrichtingsverkeer te handhaven en dit te effectueren met camerahandhaving. Vrachtverkeer dat het zuidelijk deel van de Handelsweg moet bereiken kan dat (blijven) doen via de Verenambachtseweg en vervolgens de Tuindersweg.

Hierdoor rijdt het vrachtverkeer grotendeels in één rijrichting over het zuidelijk deel van de Handelsweg en blijft het aantal kruisende bewegingen op het kruispunt Handelsweg – Verlengde Voorweg beperkt. Dit komt de verkeersveiligheid op de Handelsweg ten goede.

Hoogachtend,  
het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris,

de burgemeester,

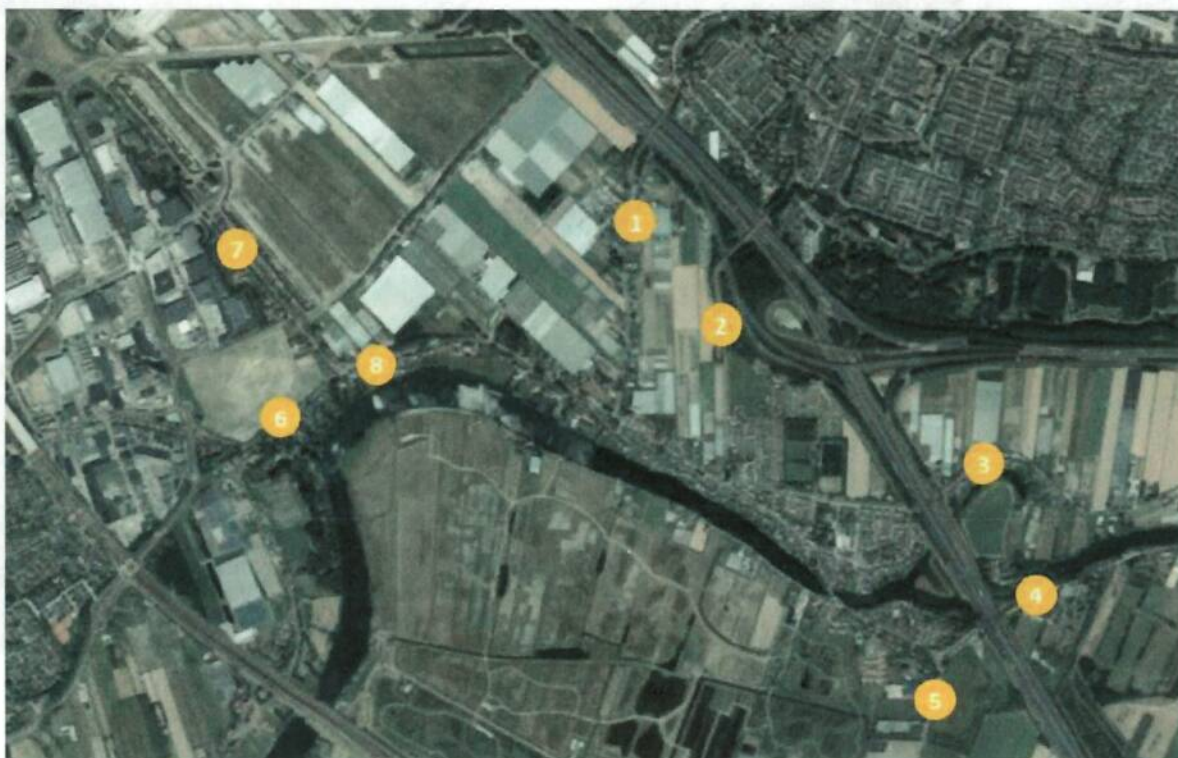


dhr. H.W.J. Klaucke



mw. A. Attema

Bijlage 1, camerapunten voor het kentekenonderzoek



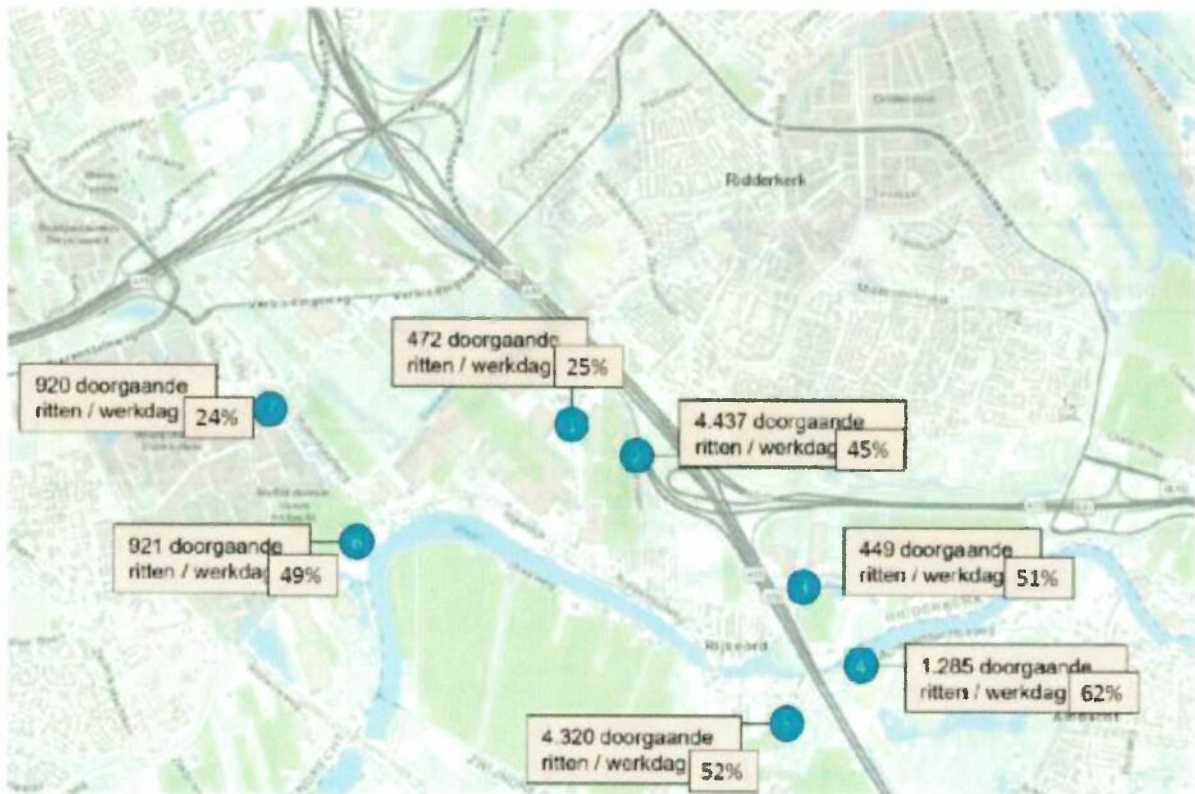


**Bijlage 2, Locatie cameraobservaties**





Bijlage 3, Aantal en percentage doorgaand verkeer per camerapunt



#### Bijlage 4, Meest gebruikte routes

