

Memo

nummer	20130408 0260901	
datum	8 april 2013	
aan	Matteo de Visser	Gemeente Barendrecht
	Dick van Straten	
	Jurrien van den Berg	
van	Jacqueline Mouws	Oranjewoud
kopie	Reinier van Trigt	Oranjewoud
	Marjolein Scheepers	
project	Verkeerskundige onderbouwing van de aanleg van de Spoorlaan op bedrijventerrein Noordoost te Barendrecht	
projectnummer	0260901.00	
betreft	Verkeerskundige onderbouwing Spoorlaan	

Noodzaak Spoorlaan

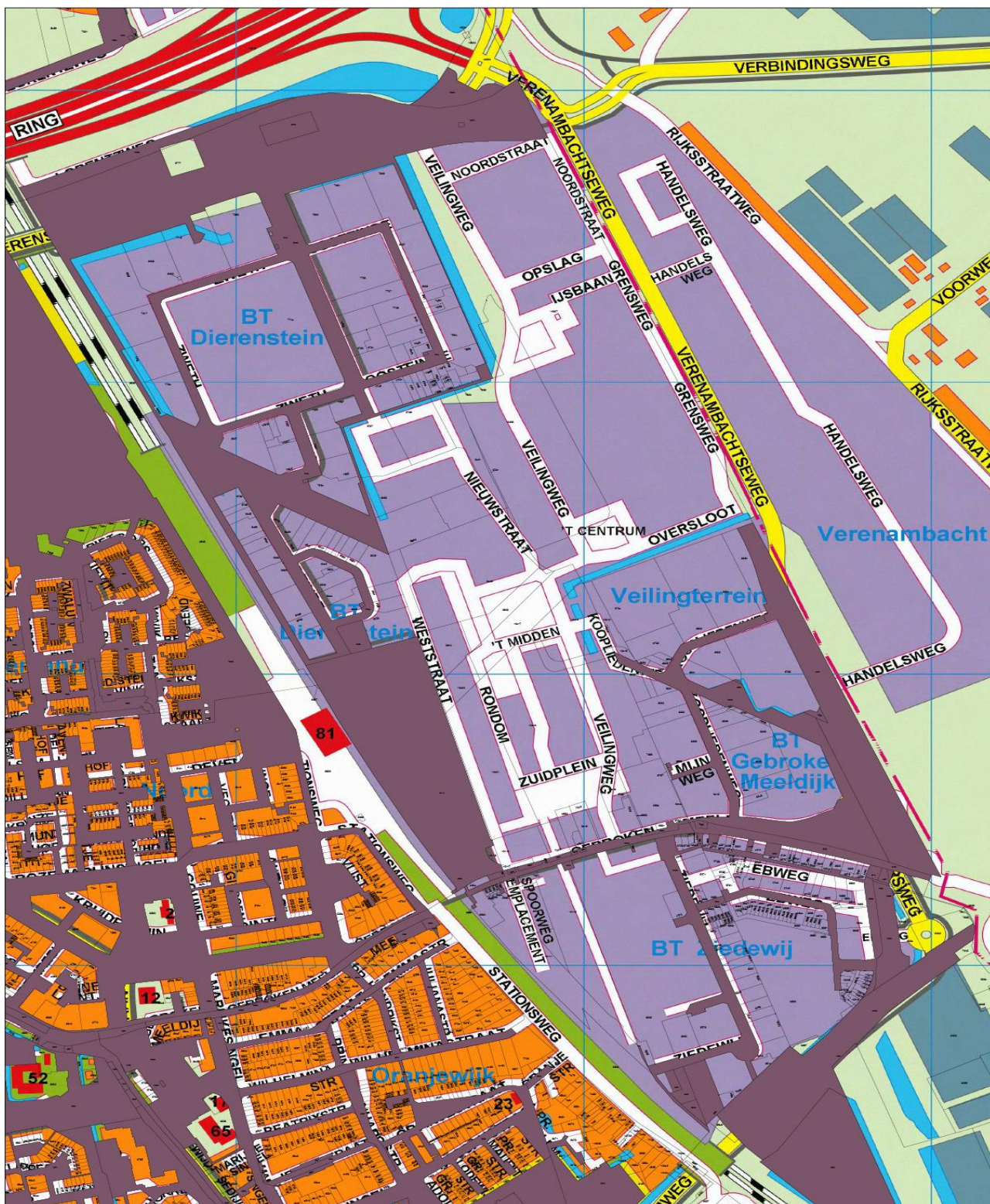
Herstructurering

Voor het bedrijventerrein oost in de gemeente Barendrecht wordt ingezet op herstructurering en kwaliteitsverbetering. Het doel is om de reeds aanwezige agrifood-bedrijven om te vormen tot een modern bedrijven- en industrieterrein voor bedrijven in vooral de agrifood sector, kantoren, congresruimten en bijbehorende voorzieningen. De vastgestelde Structuurvisie Bedrijventerrein Oost geeft richting aan het herstructureringsproces. Belangrijke uitgangspunten zijn verbetering van de bereikbaarheid en intensief ruimtegebruik.

Openbare weg

Het bedrijventerrein bestaat uit meerdere, zelfstandige bedrijven die ontwikkeld zijn op wat oorspronkelijk 1 bedrijf was (het veilingcomplex). De ontwikkeling heeft geleid tot een situatie met weinig openbaar gebied. In deelgebied Handelscentrum is geen openbaar gebied aanwezig, het geheel is in particuliere handen. De ontsluiting is tussen partijen onderling geregeld via erfdienstbaarheden in private contracten. Op het terrein van The Greenery is ook geen juridische openbare infrastructuur aanwezig. De Veilingweg is in eigendom van The Greenery.

De aanleg van de Spoorlaan leidt tot een situatie waarin percelen via een openbare weg worden ontsloten. Dit is noodzakelijk om de huidige onzekerheden wegens particuliere afspraken te verlaten en om de vernieuwing en ontwikkelingsmogelijkheden naar de toekomst een impuls te geven. Door deze openbare weg wordt voor diverse percelen de bereikbaarheid naar de toekomst toe gezekerd (zie figuur 1). Het betreft dan met name de percelen aan de noordzijde van de Spoorlaan.



Figuur 1: openbaar en privégebied op Bedrijventerrein-Oost, de in wit aangegeven wegen zijn niet eigendom van de gemeente Barendrecht.

Nut Spoorlaan

Fietsverbinding vanuit Ridderkerk

De aanleg van de Spoorlaan heeft ook andere voordelen. Bijvoorbeeld voor fietsers uit Ridderkerk. In de huidige situatie loopt de fietsroute vanuit Ridderkerk naar Station Barendrecht via de Verbindingsweg-Dierensteinweg-De Donk. In de toekomst loopt deze, met het oog op de ontwikkeling van bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, vanaf de Verbindingsweg naar de Voorweg-Verlengde Voorweg-Spoorlaan. Onderdeel van de Spoorlaan is een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de rijbaan. Aan deze zijde is het aantal kruisingen door bedrijfsaansluitingen minimaal: tussen de Veren Ambachtseweg en het station kruist alleen de nieuwe aansluiting naar de Koopliedenweg het fietspad. Kortom: met de aanleg van de Spoorlaan ontstaat een meer directe en verkeersveiligere fietsverbinding tussen Ridderkerk en station Barendrecht.

Overigens is deze fietsverbinding onderdeel van een langere fietsroute tussen Ridderkerk en Rhoon, via station Barendrecht. Delen van deze route zijn nog in ontwikkeling. Deze langere route is benoemd tot een hoofd fietsroute en als zodanig onderdeel van het provinciaal fietsplan.

Ontsluiting station

De Spoorlaan maakt het mogelijk dat het Station Barendrecht aan de oostzijde direct wordt ontsloten naar de Veren Ambachtseweg. Doordat station Barendrecht door de provincie Zuid-Holland als 'Stedenbaan'-station is aangewezen, zie ook onder openbaar vervoer, zullen er vele in- en uitstappers (treinreizigers) zijn. De Spoorlaan biedt zodoende, naast een ontsluitingsfunctie van het bedrijventerrein, ook een belangrijke verwerking van vervoersstromen van en naar het station Barendrecht.

Verbinding met bedrijventerrein Verenambacht en Nieuw Reijerwaard

De Spoorlaan sluit via de Verlengde Voorweg direct aan op het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard. Hierdoor is er een tweede alternatieve verbinding tussen beide bedrijfsterreinen zonder gebruik te hoeven maken van de hoofdinfrastructuur (Verbindingsweg). Ook verbetert de aansluiting tussen BT-Oost en bedrijventerrein Verenambacht.

Ruimtelijke vormgeving Spoorlaan

De nieuwe Spoorlaan wordt de belangrijkste hoofdweg op het bedrijventerrein. Deze laan krijgt een representatief karakter en zal verschillende vervoersstromen gaan verwerken, zoals verkeer ten behoeve van de bedrijvigheid en verkeer naar het station.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is het van belang dat er ten zuiden van de rijbaan een in twee richtingen bereden, vrijliggend fietspad ligt (tenminste 3,5m breed ivm medegebruik door bromfietsers). Dit fietspad is onderdeel van een langere regionale route. Daarnaast zullen aan beide zijden van de Spoorlaan trottoirs (tenminste 1,5m breed) aangebracht worden. De breedte van het fietspad en het trottoir zijn ingegeven door het voorkomen van gebruik de rijbaan door langzaam en of klein verkeer. Deze scheiding van langzaam verkeer met het gemotoriseerde verkeer is vanuit verkeersveiligheid noodzakelijk doordat het gebruik door groot/zwaar en veelal onbekend vrachtverkeer hoog is. Het aandeel groot/zwaar verkeer op de Spoorlaan maakt ook dat het daarnaast gewenst dat bromfietsers van het fietspad gebruik maken. Vanuit een goede doorstroming en verkeersveiligheid op de Spoorlaan is het gewenst dat oversteken zo veel mogelijk wordt voorkomen.

Vanuit de bereikbaarheid van de bedrijven geniet het de voorkeur dat de Spoorlaan wordt voorzien van een middenberm. Deze maakt het mogelijk dat ter plaatse van inritten een uitvoegstrook wordt aangebracht waardoor afslaand verkeer naast de rijbaan kan wachten danwel rijdend verkeer om de afslaande voertuigen kan rijden. Daarnaast maakt een middenberm dat het uitrijden van bedrijven eenvoudiger wordt doordat draaicirkels linksaf ruimer vormgegeven kunnen worden.

Indien niet gekozen wordt voor een profiel met een ruime middenberm (tenminste 6 meter) kunnen er in de toekomst problemen optreden bij het benaderen van bedrijven. Afslaand verkeer zal dan te allen tijde direct het terrein op moeten rijden om de rijbaan vrij te houden en verkeersonveilige situaties (inhalen/voorbijrijden) te voorkomen.

De minimale rijbaanbreedte van de Spoorlaan is tenminste 7 meter voor gemotoriseerd verkeer. Deze breedte wordt ingegeven door het hoge aandeel vrachtverkeer. Deze rijbaan maakt het onmogelijk om parkeren op de rijbaan toe te staan. De intensiteit en het aandeel vrachtverkeer op de Spoorlaan is te hoog om dit veilig te kunnen laten gebeuren.

Intensiteit Spoorlaan

In november 2011 zijn op Bedrijventerrein Oost verkeerstellingen uitgevoerd. Op basis van deze tellingen is een berekening gemaakt van de verkeersintensiteit op de Spoorlaan direct ten westen van de aansluiting op de Veren Ambachtseweg. Bij deze berekening is uitgegaan van toekomstig gebruik van de Spoorlaan als percentage van het huidige gebruik:

- 100% van het verkeer geteld op de Veilingweg: deze route zal in de toekomst vervallen;
- 20% van het verkeer dat nu via de Donk het gebied bereikt;
- 50% van het verkeer geteld op de Koopliedenweg;
- 10% van het verkeer geteld op de Gebroken Meeldijk.

Om te komen naar een intensiteit voor 2025 zijn de intensiteiten verhoogd met 1% per jaar. Deze groei is het gevolg van het intensiveren van het gebruik van gronden op het terrein. Omdat niet verwacht wordt dat huidige bedrijvigheid veel zal veranderen naar de toekomst (wel intensiveren) is geen verkeer extra mee genomen voor de uitwisseling met het Nieuw Reijerwaard terrein. De relatie tussen bedrijven op bedrijventerrein Oost en mogelijke bedrijven in Nieuw Reijerwaard zal immers, voor bedrijventerrein Oost, geen nieuw verkeer zijn doch verkeer met een andere bestemming.

De te verwachten intensiteiten in 2025 op de Spoorlaan zijn dan als volgt (afgerond op 100-tallen):

IN	Klassen			
	Lengte (m)	< 3,5	3,5 - 7,0	> 7,0
Tijd				
Tot. 0-24		2300	500	1200
Tot. 0-7		500	100	200
Tot. 7-19		1700	400	900
Tot. 19-23		200	100	100
Tot. 23-7		500	100	200

UIT	Klassen			
	Lengte (m)	< 3,5	3,5 - 7,0	> 7,0
Tijd				
Tot. 0-24		2100	600	1100
Tot. 0-7		200	100	200
Tot. 7-19		1800	500	900
Tot. 19-23		200	100	100
Tot. 23-7		200	100	200