

# Variantenstudie ontsluiting 't Oog

*Resultaten deel 1: analyse bestaande overweg*

Peter Nijhout, Jelmer Droogsma

2 September 2019

**Open**

# Inhoud

- Aanleiding
- Vraagstelling
- Werkwijze
- Resultaten
  - A. Analyse veiligheid spoorwegovergang
  - B. Intensiteit op spoorwegovergang
- Conclusies

# Aanleiding: structuurkaart Hardinxveld-Giessendam

## STRUCTUURKAART STRUCTUURKAART



't OOG HARDINXVELD-GIESSENDAM  
RAADSPRESENTATIE RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN - 11 oktober 2018

SPACEVALUE  
ARCHITECT EN ONTWERP IN LEBEEROMGEVINGEN

WOONGEBIED 't OOG - VERVOLGOVERLEG PROVINCIE ZUID-HOLLAND - 13 MAART 2019  
Gemeente Hardinxveld-Giessendam - initiatiefnemer: Waardzone - projectnummer: W02002 - datum: 1 maart 2019

NieuwBlauw

- Woningbouwopgave provincie Zuid-Holland.
- Voorlopige planontwikkeling: 170 woningen realiseren in 't Oog van Hardinxveld-Giessendam.
- Mogelijk worden er meer woningen gerealiseerd in 't Oog.
- Ontwikkeling bedrijventerrein

# Vraagstelling deel 1: analyse bestaande overweg

- Bepalen van de maximale hoeveelheid verkeer die de overweg in de huidige situatie verkeersveilig kan verwerken
- Analyseren welke maatregelen aan de bestaande infrastructuur de capaciteit kunnen vergroten
- Beoordeling van de effecten op verkeer per variant

# A: Werkwijze analyse veiligheid spoorwegovergang

- Alternatief ontwerp is uitgangspunt voor de analyse. In de analyse is naar de volgende aspecten gekeken:
  1. Inrichting.
  2. Hinderen ander wegverkeer.
  3. Overstaanders.

# Huidige spoorwegovergang en alternatief ontwerp

- Het alternatief ontwerp (afbeelding rechts) is uitgangspunt voor de analyse van de spoorwegovergang



# Conclusie analyse veiligheid spoorwegovergang

- De overweg kan het huidige gebruik van weg- en treinverkeer goed aan. Wel is een aandachtspunt de ontruimingslichten en stop/door. De punten kunnen worden aangepakt door de weginfra aan te passen ten zuiden van de overweg en een stop/door voorziening aan te brengen.
- De inrichting van de weginfra (in combinatie met de dichtligtijden) en het hinderen van ander wegverkeer is bepalend voor de hoeveelheid verkeer die de overweg veilig kan verwerken.
- Tot een gebruik van ongeveer 330 mvt/uur per rijrichting wordt er geen hinder gezien. Bij een gebruik vanaf ongeveer 330 mvt/uur per rijrichting en hoger kan er hinder ontstaan.

## B: Werkwijze intensiteit spoorwegovergang

- Opbouw model RHDHV
  - Aandeel per richting op kruispunten ten noorden en zuiden van spoorwegovergang overgenomen uit RVMK model.
  - Hoeveelheid verkeer op randen van netwerk overgenomen uit RVMK.
  - Verkeersstromen zijn berekend voor ochtend- en avondspits.
- Effect van diverse ontwikkelscenario's is in beeld gebracht uitgaande van
  - de verkeersmodel/telwaarden inclusief sluipverkeer
  - de verkeersmodel/telwaarden exclusief sluipverkeer (*sluipverkeer wordt met maatregelen geweerd*)



# Scenario's intensiteit op spoorwegovergang

- Uitgewerkte scenario's woningbouw:
  - Huidig: 170 woningen
  - Midden: 620 woningen
  - Hoog: 970 woningen
- Uitgewerkte scenario's bedrijventerrein:
  - Huidig: 6 hectare gemengd terrein
  - Midden: 6 hectare gemengd terrein
  - Hoog: 12 hectare gemengd terrein
- Scenario's Regionaal Verkeersmodel Drechtssteden (RVMK):
  - 2018
  - 2030 Laag
  - 2030 Hoog (exclusief ontwikkeling in verkeersmodel bij zone Polderweg)
- De scenario's van het RVMK model zeggen iets over de mate van ontwikkeling in het totale netwerk van het verkeersmodel. Daar is de verkeersgeneratie van verschillende scenario's voor woningbouw en bedrijventerrein (huidig, midden en/of hoog) aan toegevoegd.

# Overzicht model en sluipverkeer

- Op basis van selected links is een analyse/ inschatting gemaakt van het sluipverkeer over de spoorwegovergang Binnendams in 2018 en 2030 in ochtend- en avondspits. Het RVMK model laat (met name in 2030 Hoog) veel sluipverkeer zien dat vanaf de Zwijnskade over de Spoorweg naar de Parallelweg rijdt. Dit verkeer vermijdt file op de A15 en A27.
- Vervolgens is de hoeveelheid verkeer over de spoorwegovergang **met en zonder** sluipverkeer berekend. De rekenexercitie laat zien wat het weren van het sluipverkeer oplevert.

# Conclusies

- Door het sluipverkeer over de spoorwegovergang worden de ontwikkelingsmogelijkheden voor 't Oog beperkt.
- De huidige ontwikkelingen in 't Oog (170 woningen en bedrijventerrein) kunnen in beginsel veilig worden afgewikkeld via de aangepaste spoorwegovergang ervan uitgaande dat
  - het sluipverkeer in de periode tot 2030 zoveel als mogelijk wordt teruggedrongen en
  - de huidige spits-intensiteiten (2018) over een nog niet aangepaste overweg Binnendams aanvaardbaar zijn.
- De scenario's Midden en Hoog (meer dan 170 woningen) voor t' Oog zijn alleen maar mogelijk als het extra verkeer door de ontwikkeling niet over de bestaande spoorwegovergang wordt geleid en sluipverkeer wordt geweerd.

# Vervolg

- Onderzoek naar eventuele verkeersmaatregelen en infrastructurele maatregelen die bijdragen aan een verdere ontwikkeling van het gebied 't Oog (bijv. ondertunneling, opknippen van de Spoorweg etc.). Dit in samenspraak met de spoorwegbeheerder.
- Een studie naar het tegengaan van sluipverkeer in samenhang met de trajecten die Rijkswaterstaat heeft gestart voor de verbetering van de doorstroming op de A27 en A15. Tellingen en een kentekenonderzoek zijn hierbij een optie.