



dS+V

Gemeente Rotterdam

Stadsdeel Oost

Notitie

Van: Marjet van Arkel

E-mail: M.vanArkel@dsv.rotterdam.nl

Fax: 010 - 489 6767

Telefoon: 010 - 489 5169

Bezoekadres: EP2, 7.42

Aan: Deelgemeente Prins Alexander
t.a.v. Erik Pot

Kopie aan: OBR t.a.v. Ine Jans
GW t.a.v. Frank Schuring

Betreft: Mogelijke aanpassing Brandingdijk

Datum: 25 januari 2005

Aanleiding

Naar aanleiding van toegezonden brieven van bewoners van de Brandingdijk in Nesselande heeft dS+V een beoordeling gemaakt van de veiligheid van de verkeerssituatie.

In de brieven vragen de bewoners aandacht voor de situatie bij het in- en uitrijden van de garage onder de huizen aan de Brandingdijk, zie onderstaande foto. Mede gezien de verkeersdruk als Nesselande gerealiseerd is (ca. 10.000 mvt/etm op deze weg) verwachten de bewoners niet veilig in- en uit te kunnen rijden.



Ten behoeve van het toegankelijk maken van de woningen voor invaliden (rolstoelen) is een voorziening getroffen in de vorm van een oprit van 1 meter breedte die middels een laag muurtje is afgescheiden van de op/afrit garage.

Probleemstelling

Het probleem ligt in de hoeveelheid manoeuvreerruimte. De combinatie van de smalle opritten op eigen terrein door het extra tussenmuurtje en het trottoir van 3 meter breed heeft tot gevolg dat de bewoners alleen in rechtstand in en uit kunnen rijden. Doordat de muurtjes nauwelijks zichtbaar zijn vanuit de auto kan niet eerder uitgedraaid worden dan dat het voertuig in zijn geheel van de oprit af is.

Doordat het trottoir 3 meter breed is en een gemiddeld voertuig al snel een lengte van 4,5 meter heeft, ontstaat de situatie dat de achterkant van de auto al de weg op komt als de voorwielen nog op de afrit staan. De bestuurder moet zowel het verkeer op de Brandingdijk in de gaten houden als de muurtjes om (lak)schade te voorkomen. Zijn zichthoeken zijn daarbij beperkt omdat de auto nog loodrecht op het verkeer staat en deels schuin op de afrit. Ook de muurtjes aan weerszijde van het voertuig zijn daarbij door de beperkte hoogte niet duidelijk zichtbaar.



Bewoners die vanuit westelijke richting willen inrijden (rechtsaf vanuit de richting waarin de foto genomen is) zullen van de andere weghelft gebruik moeten maken om de garage recht in te kunnen rijden. Zoals hierboven omschreven zorgt ook het achteruit uitrijden vanuit de garage voor afremming van de doorstroming op de Brandingdijk.

Beoordeling en aanbeveling

Deze situatie wordt vanuit verkeerskundig oogpunt niet wenselijk geacht. Naast de krappe manoeuvreerruimte is ook de kans op belemmering van de doorstroming op de Brandingdijk door deze situatie niet gewenst.

Hieruit volgt de aanbeveling de situatie te verbeteren. Alternatieven hiervoor zijn:

- 1) Aanpassingen aan de woningen: muurtje tussen invalide en garage inrit verkorten, zodat het in/uitrijden wordt verbeterd;
- 2) Verbreden trottoir tot 5 meter en het opschuiven van het huidige profiel;
- 3) De huidige weghelft aan de kant van de woningen gebruiken als eenrichtingsweg. Aan de andere kant van de berm zal een eenrichtingsweg de andere kant op gerealiseerd moeten worden;
- 4) De huidige weg gebruiken/inrichten als ventweg en nieuwe ontsluitingsweg aan de andere kant van de berm realiseren.

Uitwerking alternatieven

Om de alternatieven goed te kunnen vergelijken wordt per mogelijke oplossing aangegeven wat de verkeerskundige, ruimtelijke, technische en financiële gevolgen zijn. Als eerste een beschrijving van het vastgestelde wegontwerp.

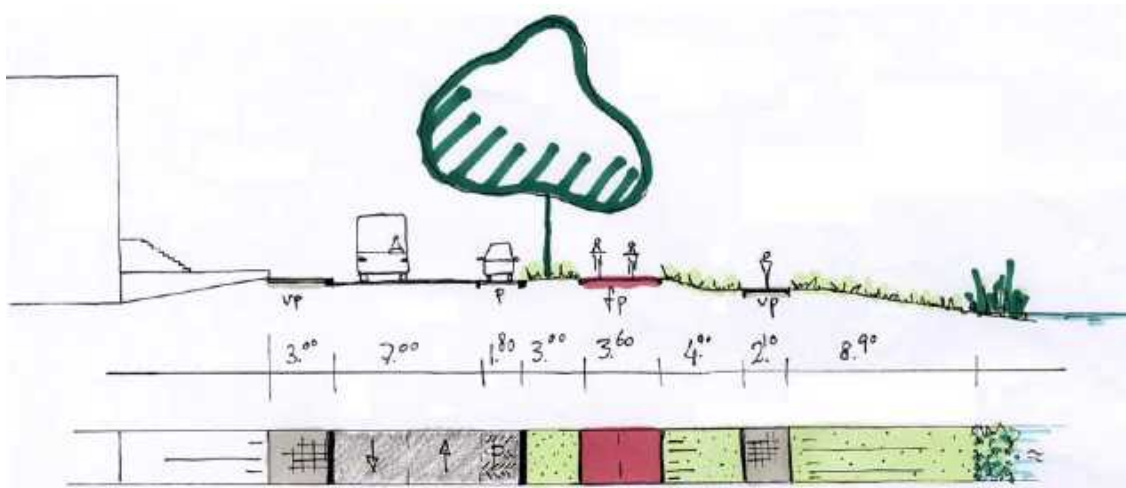
Vastgesteld wegontwerp

Langs de Brandingdijk staan appartementgebouwen en woningen met een iets verdiept liggende garage. Hierlangs ligt een 3 meter breed trottoir. De trottoirband is uitgevoerd met een aaneengesloten inritband. Deze sluit aan op een tweerichtingen rijweg van totaal 7 meter breed.

Tussen rotonde en Groenewegkruising wordt 50km/uur toegestaan. Enkele buslijnen zullen van de Brandingdijk gebruik maken, vandaar dat deze uitgevoerd wordt in asfalt. Aan de andere zijde van de weg zijn langspaarkeerstroken gemaakt, dit is voor de benodigde parkeerbehoefte van de woningen.

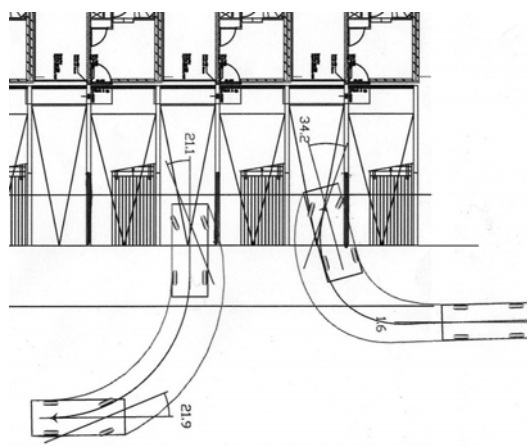
Voor de overgang naar het deel tussen weg en water is een berm gereserveerd van 3,00 meter breed met een bomenrij van essen. Het recreatieve deel bestaat uit een vrijliggend tweerichtingen fietspad, een iets lager gelegen vrijliggend voetpad en 9 meter brede groenzone. Deze loopt met een flauwe helling af naar de waterkant en wordt gebruikt als uitrenzone voor honden.

Dit vastgestelde wegontwerp is op dit moment voor een groot deel al aangelegd. Alleen het deel tussen weg en water zal nog moeten worden aangelegd.



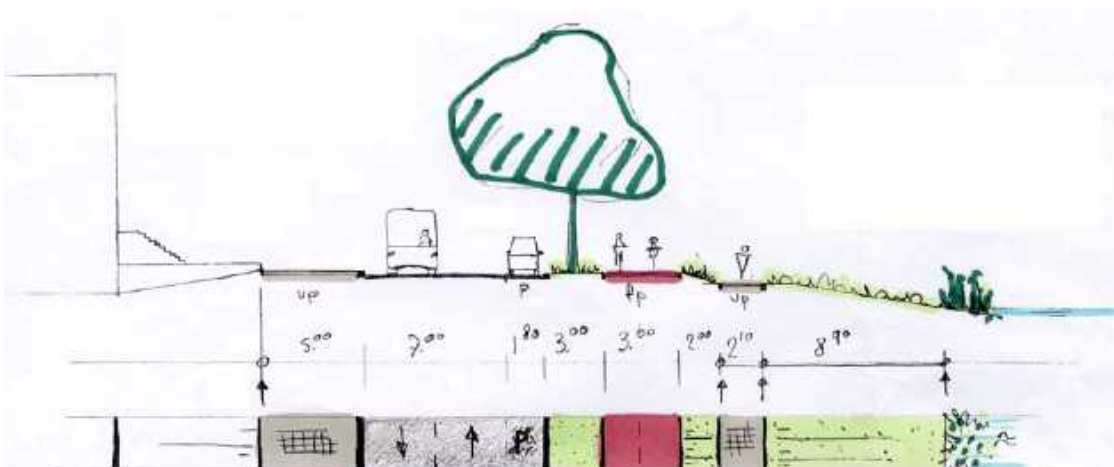
Alternatief 1: per woning de tussenmuurtje deels verwijderen

- *Verkeerskundig*: Het in- en uitdraaien wordt op deze manier sterk verbeterd. Zeker bij het achteruit uitdraaien is het niet meer nodig gebruik te moeten maken van de andere weghelft. Er kan zelfs gebruik gemaakt worden van het trottoir, zodat het wegrijden en invoegen tussen het overige verkeer overzichtelijker wordt.
 - Suggestie: de 'middenstreep' zou vervangen kunnen worden door klinkers, zodat het overige verkeer stopt in plaats van snel om de uitdraaiende personenauto heen te rijden, dit wordt verkeerskundig nader bekeken.
- *Ruimtelijk* heeft dit nauwelijks consequenties voor het profiel. Alleen de lage betonnen muurtjes aan de woningzijde zijn minder aanwezig in het beeld. De architect stelt voor om het tussenmuurtje met 3,60 meter te verkorten dus tot waar nu de verspringing zit.
- *Technisch* is dit een kleine ingreep.
- *Financieel* zullen de kosten globaal neerkomen op: € 950,- per woning (x 65 dijkwoningen is totaal € 62.000,-)



Alternatief 2: verbreden trottoir tot 5 meter, het huidige profiel opschuiven

- *Verkeerskundig*: Bij het uitdraaien vanaf eigen terrein kan gebruik gemaakt worden van het trottoir. Het trottoir is voldoende breed.
- *Ruimtelijk* heeft deze variant 2 meter minder groen tussen de vrijliggende fiets- en voetpad ten op zichte van vastgesteld profiel.
- *Technisch*: Alle bandenlijnen van de nu al aangelegde rijbaan met langsparkeerplaatsen aan één zijde moeten verzet worden. In de praktijk zal dat betekenen dat er nieuwe banden besteld en aangelegd worden. De banden staan in een fundering van beton waardoor deze niet hergebruikt of verplaatst kunnen worden. Ook de trottoirkolken met hun ondergronds afwateringssysteem, de bolling van het asfalt en de locatie van de berm moeten gewijzigd worden. De riolering met zijn inspectieputten wordt niet verplaatst met als gevolg dat de putten niet in het midden van de rijbaan komen te liggen.
Kortom het hele profiel op het voetpad langs het water na moet aangepast worden.
- *Financieel* zullen de kosten globaal neerkomen op: € 320.000,-

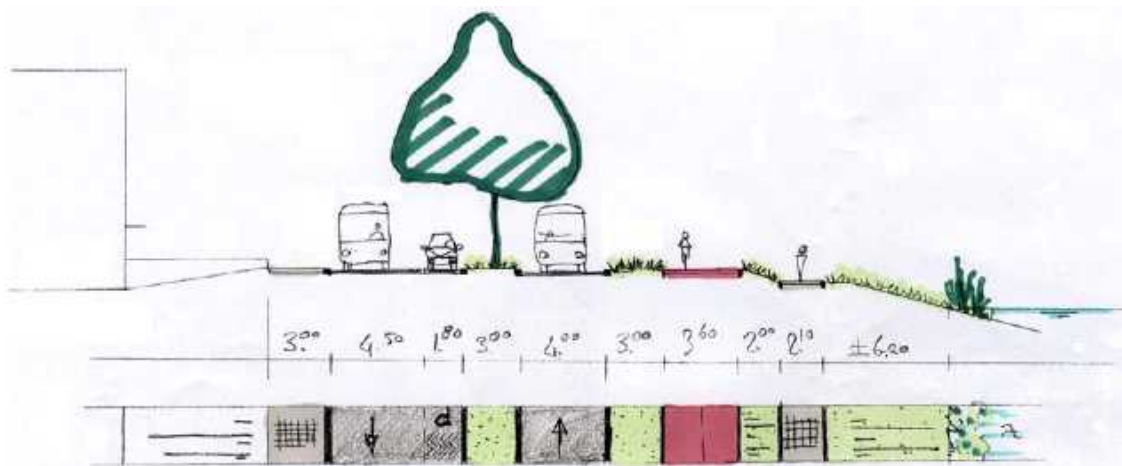


Alternatief 3: twee gescheiden rijbanen

De huidige locatie van de rijweg wordt veranderd in een eenrichtingsweg. Deze rijbaan moet dan versmald worden van 7 meter naar 4,5 meter, zoals de rijbaan breedtes van de Laan van Avantgarde. Aan de andere kant van de berm zal een eenrichtingsweg de andere kant op gerealiseerd moeten worden.

- *Verkeerskundig*: Voor het uitdraaien vanaf eigen terrein hoeft men maar met verkeer uit één richting rekening te houden, maar men kan dus ook slechts in één richting wegrijden. Het aankomende verkeer moet stoppen omdat men er niet nog even snel om heen kan rijden. Vanaf de andere baan kan niet direct worden ingeparkeerd op eigen terrein.
Hierdoor zullen er veel keerbewegingen zijn op de Groenewegkruising en nabij de brug van 'wind en water' met een grote kans op gevaarlijke situaties.

- *Ruimtelijk* levert deze variant een beeld met twee rijbanen en een middenberm van 3 meter breed met één bomenrij. Het groenoppervlak wordt minder en is meer opgedeeld in smallere stroken vergeleken met het vastgestelde profiel. Ook het talud langs het water wordt steiler.
- *Technisch*: Alleen het trottoir aan de woningzijde met inritband blijft gehandhaafd. Alle overige bandenlijnen inclusief het voetpad langs het water worden verschoven. De aansluitingen met de rotonde en de Groenewegkruising worden complex. De nieuwe bandenlijnen komen boven kabels en leidingen te liggen wat niet wenselijk is voor aanleg en onderhoud.
- *Financieel* zullen de kosten globaal neerkomen op: € 300.000,-



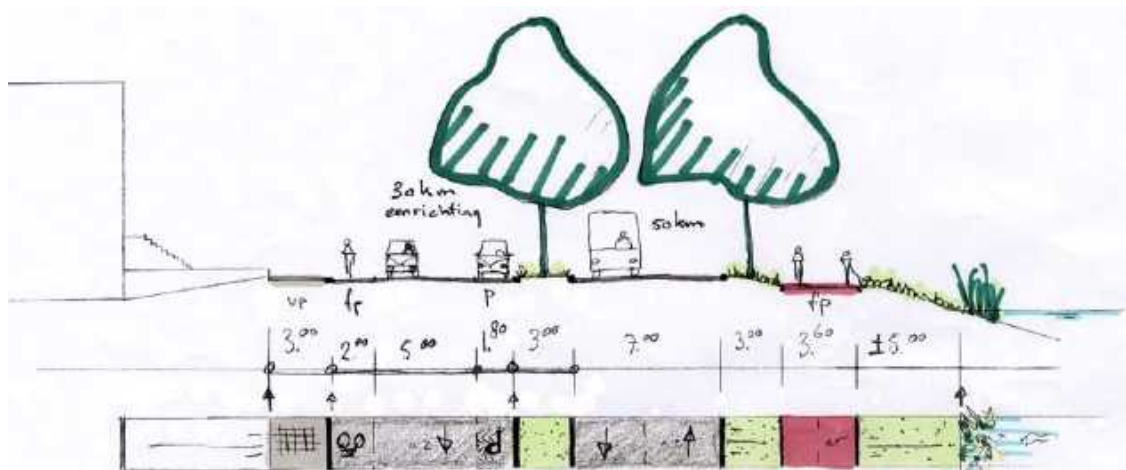
Alternatief 4: ventweg en een nieuwe ontsluitingsweg aan de andere kant van de berm

De huidige rijbaan met bandenlijn wordt gehandhaafd en zal functioneren als ventweg voor de woningen. Deze kan visueel versmald worden door het aanbrengen van bijvoorbeeld een markering voor een fietsstrook. Door een nieuwe rijbaan toe te voegen aan dit profiel is er geen mogelijkheid voor een apart voetpad langs het water.

- *Verkeerskundig* wordt in dit profiel een relatief brede ventweg gerealiseerd in asfalt. Zoals hierboven aangegeven is kan men dit nog enigszins visueel versmallen door met een gebroken lijn en symbool een extra fietsstrook te introduceren, wat voor fietsers comfortabel is. De bereikbaarheid van de woningen en de appartementen vanaf de ventweg zal tot veel keerbewegingen leiden op de Groenewegkruising, die hier niet voor ontworpen is. De bereikbaarheid van de garage van de appartementgebouwen is bijna niet mogelijk. De verkeersaansluiting met de brug van 'wind en water' is niet mogelijk zonder een deel van de brug af te slopen. Het vervallen van het voetpad langs het water heeft tot consequentie dat voetgangers gebruik moet maken van het fietspad.
- *Ruimtelijk* zijn de aansluitingen op de rotonde en de kruisingen zeer problematisch. Daarnaast zal deze dijk veel verharding krijgen met smalle stroken groen. Wel is het mogelijk langs beide zijden van de doorgaande ontsluitingsweg een bomenrij te plaatsen. De brede ventweg heeft niet de uitstraling van een woonstraat, ook niet door het materiaalgebruik. De

recreatieve route aan de waterzijde is smal en het talud heeft een steile helling. Te steil voor de hier geplande hondenuitrenzone.

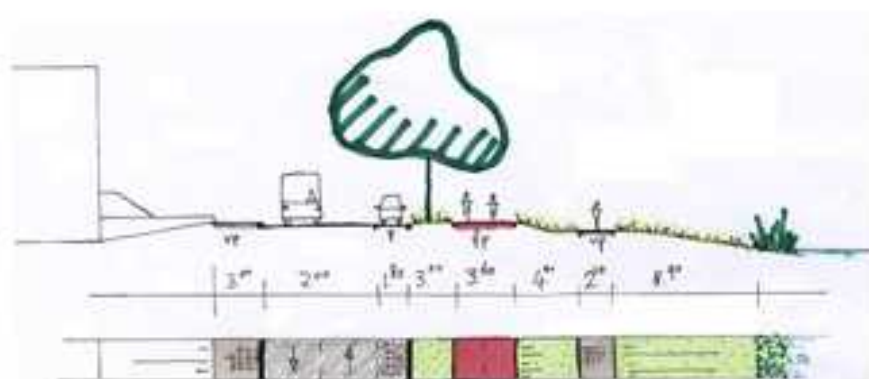
- *Technisch* lijkt het een minder ingrijpende variant omdat een deel van het profiel kan blijven liggen. Toch zijn de aansluitingen op rotonde, Groenewegkruising en niet te vergeten de onmogelijke aansluiting op de brug 'wind en water' ingrijpend en complex.
- *Financieel* zullen de kosten globaal neerkomen op minimaal: € 235.000,- (excl. de oplossing voor de brug 'wind en water')



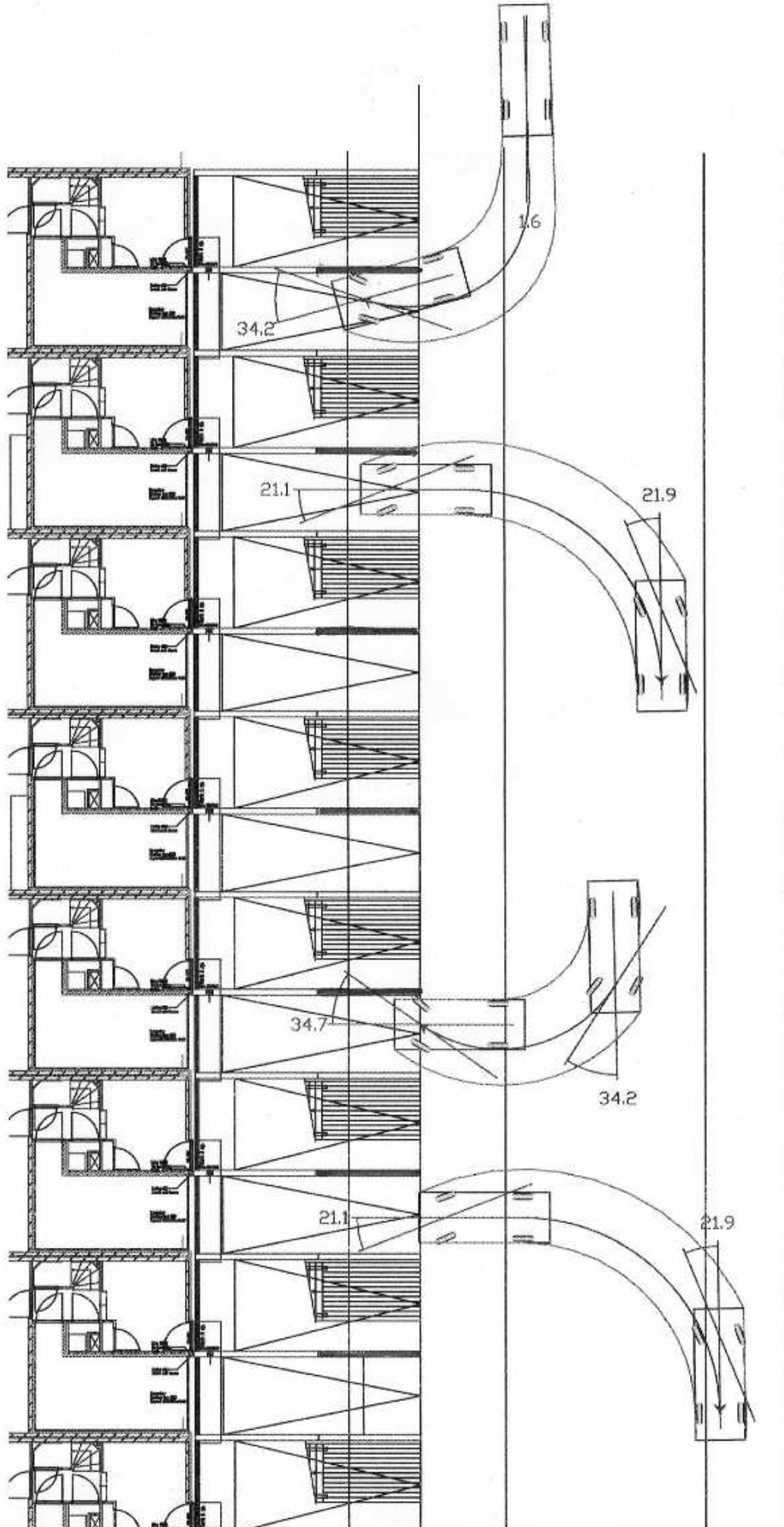
Conclusie:

Door de krappe manoeuvreerruimte bij het in- en uitrijden en de kans op belemmering van de doorstroming op de Brandingdijk wordt vanuit verkeerskundig oogpunt geadviseerd één van de voorgestelde aanbevelingen uit te voeren.

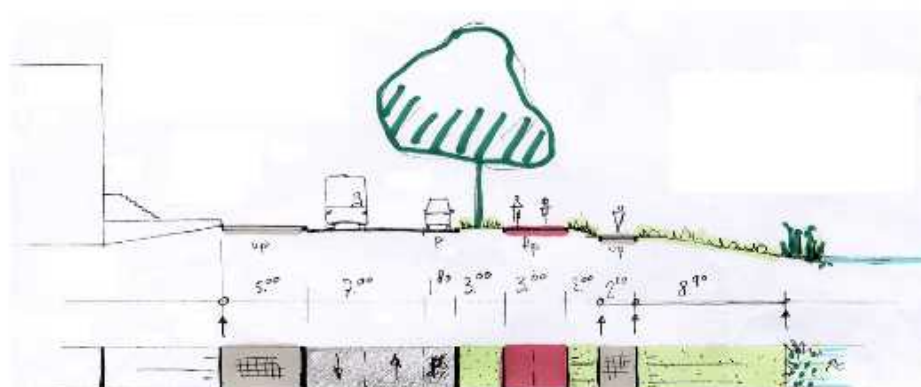
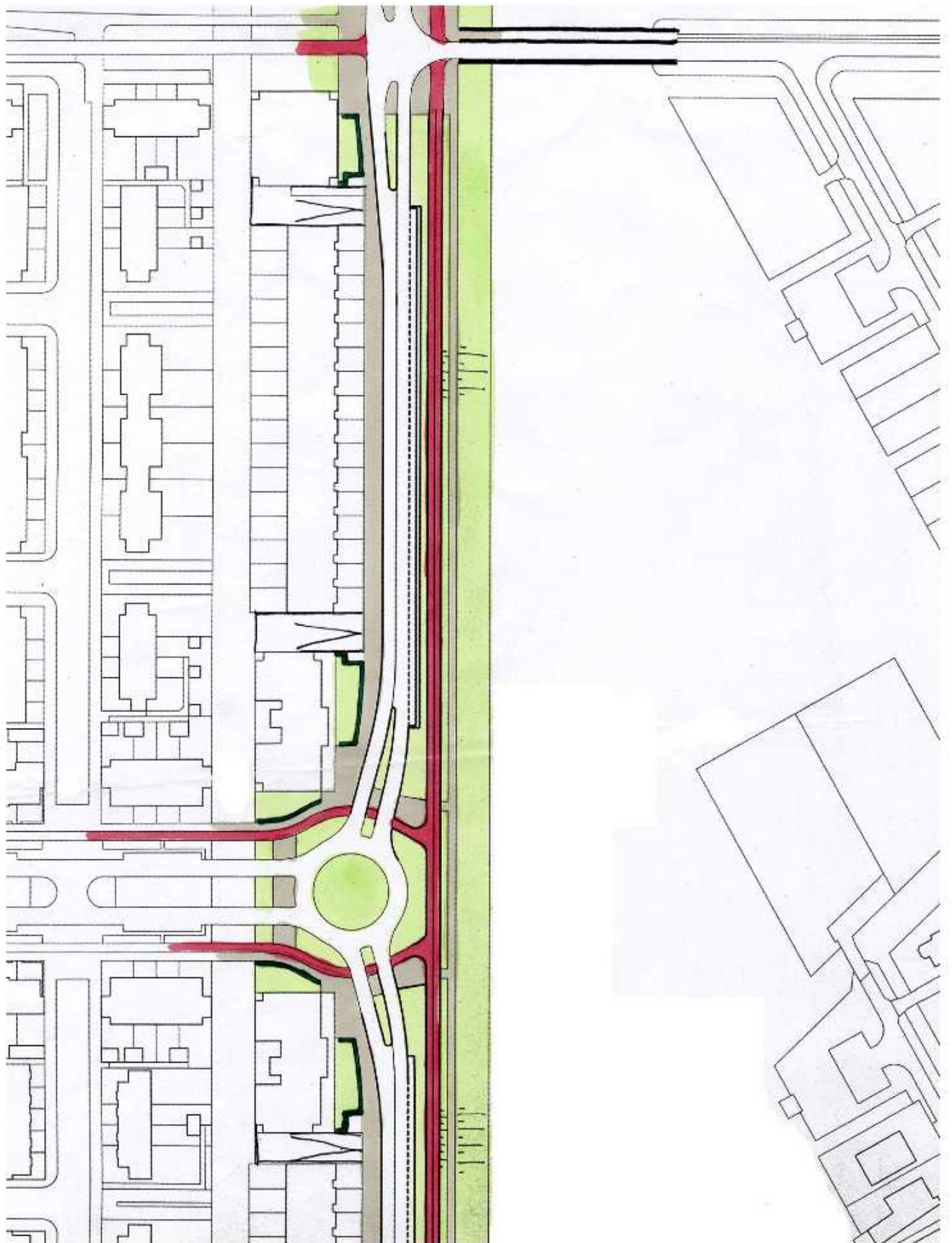
In ruimtelijke en verkeerskundige zin zijn variant 1 en 2 beter dan de overige varianten. Echter gezien de hoge kosten van variant 2, 3 en 4 ten opzichte van variant 1 verdient variant 1 de voorkeur.



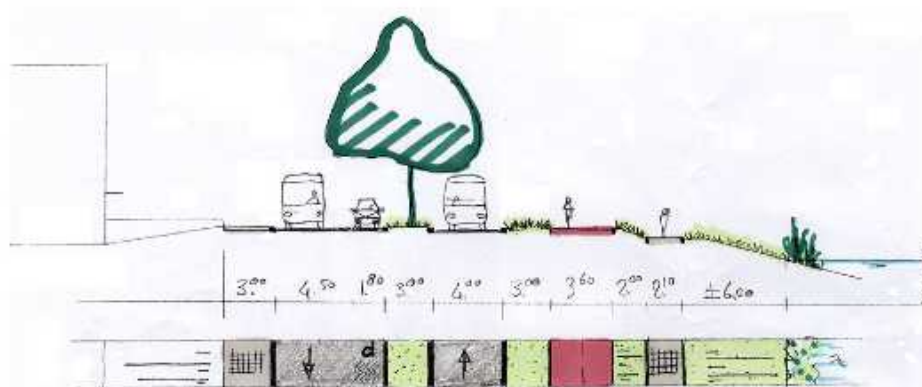
vastgesteld wegontwerp



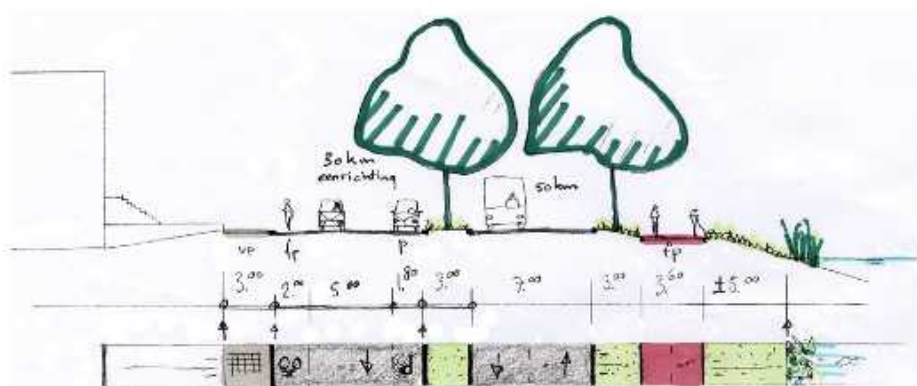
alternatief 1
inkorten tussenmuurtjes



alternatief 2
verbreden trottoir



alternatief 3
2 gescheiden rijbanen



alternatief 4
ventweg