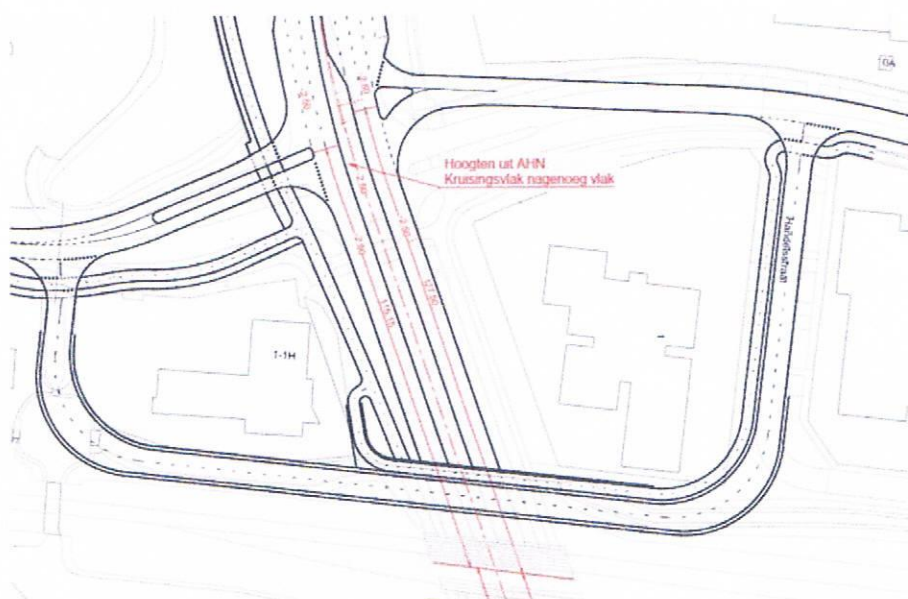


hierdoor alle conflicterende linksaf stromen wel bediend, maar niet op het fysieke kruispunt Zuidtangent – Industriestraat – Gildestraat zelf.

Zowel in de ochtend als avondspits functioneert dit kruispunt prima. Wel is de ruimte tussen het oprijden vanaf de Industriestraat richting het kruispunt Zuidtangent – N242 beperkt. Dit is weergegeven in figuur 3.2.



*Figuur 3.2: inrichting kruispunt Zuidtangent – Industriestraat – Gildestraat*

Verkeer dat vanaf de Industriestraat richting de N242 of richting Langedijk rijdt moet niet alleen rechtsaf slaan maar tegelijkertijd ook een weefbeweging maken om op het juiste voorsorteervak te komen op het kruispunt Zuidtangent – N242. Dit betekent dat bij het oprijden een deel van het verkeer hier al rekening mee houdt en wacht op een hiaat waarbij beide rijbanen vrij zijn om op te rijden. Dit aantal beschikbare hiaten is beperkt. Hierdoor neemt de wachtrij op sommige momenten iets toe op de Industriestraat maar blijven nog wel binnen een acceptabel niveau. De wachtrij komt tot maximaal de Handelsstraat. Dit fenomeen doet zich met name tijdens de avondspits voor omdat er dan veel vertrekkend verkeer is vanaf het industrieterrein.

Uit nadere analyses in het statische verkeersmodel is gebleken dat er een gevoelig evenwicht bestaat tussen de verkeersafwikkeling op de N242 en de Industriestraat. Verder toenemende verkeersintensiteiten op de N242 of het aantrekkelijker maken van de Industriestraat leidt tot een substantiële verhoging van de verkeersintensiteit op de Industriestraat, welke direct leiden tot nog langere wachtrijen. De wachtrijen die dan ontstaan kunnen niet langer als acceptabel beoordeeld worden.

Het is dus noodzakelijk om de verkeersintensiteiten op de Industriestraat niet te ver op te laten lopen. Gezien dit gevoelige evenwicht kan dit op twee manieren worden bereikt. Ofwel de capaciteit op de N242 wordt uitgebreid. Dit zal samen met de Provincie Noord