

Herziening Mobiliteitsplan Berkel

Stand van zaken

5 januari 2016

Inhoud

- Proces
- Beoordelingscriteria
- 2015/2030
- Effecten maatregelen
- Synthesevariant
- Effecten alternatieve maatregelen
- Aanbevelingen
- Vervolgstappen

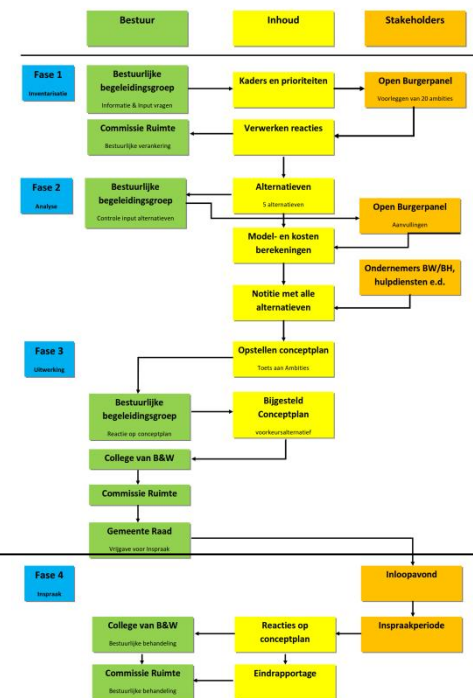
Proces

- Fase 1
 - Inventarisatie

- Fase 2
 - Analyse

- Fase 3
 - Uitwerking

- Fase 4
 - Inspraak/Bestuur



Beoordelingscriteria

- Doorgaand verkeer op routes die daarvoor bedoeld zijn
- Acceptabele intensiteiten op de straten:
 - $ETW < 4.000$ zonder fietsvoorzieningen (tenzij hoofdfietsroute)
 - $ETW > 4.000$ aparte fietsvoorzieningen
 - $ETW > 6.000$ ombouwen naar GOW
- Bereikbaarheid (ook distributie) en leefbaarheid
- Gelijkmatige verdeling verkeer over het netwerk (“lusten & lasten”)
- Draagvlak (reacties uit bewonersonderzoek)

Peiling Doelstelling

Resultaat eerste peiling:

- Nadruk op verkeersveiligheid en bereikbaarheid
- Veiligheid: Schoolroutes en woonwijken
- Bereikbaarheid: snelle en korte autoroutes, verdelen van het verkeer
- Leefbaarheid: verdelen van het verkeer

Toetsing met verkeersmodel

Basis is het regionaal verkeersmodel:

- Geactualiseerd met telcijfers 2015
- Verfijnd

Prognose voor 2030:

- Aanleg A13/A16
- Ontwikkeling regionaal centrum (halter-structuur)
- 10.000 extra inwoners (Westpolder, Wilderzijde etc)
- Extra arbeidsplaatsen (Bleizo, Oudeland etc)

Intensiteiten 2015

- Verschil westelijke en oostelijke buitenring

Aandachtslokaties:

- Raadhuislaan/Molenwerfstraat (grens 4.000 -> **7.800**)
- Laan van Romen (grens 4.000 -> **4.900**)
- Roderijseweg III (grens 4.000 -> **5.600**)
- Noordeindseweg midden (**5.300**)
inrichting voldoet niet



Intensiteiten 2030

- Groei 2015 -> 2030:
20% tot 25%,
vooral op de ring
- Verschil westelijke en oostelijke
buitenring blijft

Aandachtslocaties blijven:

- Molenwerfstraat (7.800 -> 8.200)
- Laan van Romen (4.900 -> 5.200)
- Roderijseweg III (5.600 -> 5.500)
- Noordeindseweg midden
(5.300 -> 5.500)



Variantenontwikkeling

Basis 6 varianten:

- 1 a/b NEW twee richtingen zonder poller
- 2 Buitenring
- 3 Berkelsdijkje
- 4 NEW twee richtingen met poller
- 5 Westerscheldepad (WP)
- 6 NEW een richting, Berkelsdijkje, WP

Synthesevariant:

- 7 NEW een richting, Berkelsdijkje

Aanvullende varianten:

- 8 NEW een richting open
- 9 Berkelsdijkje zonder Berkelseweg
- 10 Geen Berkelseweg
- 11 Circulatiemaatregelen centrum

Effecten maatregelen

Maatregel	Voordelen	Nadelen
NEW aansluiten op rotonde in twee richtingen	Buitenringen, Sterrenweg, Wilhelminastraat, Oudlandselaan	Centrale as van ETW naar GOW inpassing: kostbaar!
NEW aansluiten op rotonde in een richting	Buitenring, Sterrenweg, Naardermeerstraat Verdeling verkeer Berkel Noord	Kosten, NEW inrichten als ETW, geen invloed op Molenwerfstraat, NEW midden hogere intensiteit
Buitenring	Hele dorp lagere intensiteit	Kostbaar, te weinig voordeel
Krugerlaan	Molenwerfstraat normale intensiteit, Rivierenstraat veel lager	Krugerlaan wordt GOW, leefbaarheid inpassing: kostbaar!
Berkelsdijkje	Molenwerfstraat normale intensiteit, NEW midden wordt ETW	Realisatie kostbaar, technisch complex, draagvlak beperkt
Westerscheldepad	NEW, Rodenrijseweg, Rivierenstraat, Gemeentewerf, Oostermeerlaan beter gebruikt	Realisatie kostbaar, Boerhavestraat, draagvlak beperkt

Synthesevariant (Variant 7)

Effecten:

- Berkelsdijkje ontlast centrum
- Raadhuislaan-zuid wordt druk
- Openstelling NEW één richting geeft lokale effecten.
(Sterrenweg: 2.900 -> 2.100)
- Planetenweg: 7.700 -> 7.200
- Oostersingel: 8.800 -> 9.600
- Geen toename op Rodenrijseweg ondanks ruimere openstelling poller (5.500 -> 3.700)



Doortrekken Berkelsdijkje

Doortrekken Berkelsdijkje ...

- verkeerskundig zeer effectief (verkeersveiligheid, leefbaarheid)
- scheidt doorgaand en bestemmingsverkeer in het centrumgebied
- verbetert distributie
- verbetert de leefbaarheid op veel wegen in het centrum

Doortrekken Berkelsdijkje

Maar ...

- doorgetrokken Berkelsdijkje geeft afname verkeer op Randweg west (8.300 -> 5.100) en een toename op de Oostersingel
- groene verbinding kern – Schmidtpark, cultuur-historische aspecten
- aanlegkosten zijn hoog (1^e raming: investering minmaal € 5 mio = afschrijving 4 aflopend tot 2,5 ton/jaar)
- er zijn nog veel onzekerheden:
 - Verleggen hoofdwatleiding
 - Herinrichten vier kruispunten
 - Positie fiets
 - Geluidhinder en inpassing

Redenen voor college om niet voor Berkelsdijkje te kiezen

Aanvullende varianten

Raadsbrief begin september

- Wat zijn de effecten als de Noordeindseweg in noordelijke richting wordt aangesloten op de rotonde Oostmeerlaan, zonder dat gelijktijdig het Berkelsdijkje wordt aangelegd tussen de ds. Van Koetsveldstraat en de Raadhuislaan?
- Zijn er alternatieven denkbaar voor de aanleg van het Berkelsdijkje (tussen de ds. Van Koetsveldstraat en de Raadhuislaan), waarbij de gesignaleerde verkeersknelpunten in het centrum van Berkel worden opgelost?

Conclusies aansluiten NEW (Variant 8)

Aansluiten NEW op rotonde

- Verkeerskundig
 - Alleen effecten in noordelijk deel Berkel
 - Kleine verlaging intensiteiten omliggende wegen
Sterrenweg: 2.900 -> 2.100
Planetenweg: 7.700 -> 7.200
Meer gelijkmatige verdeling Verkeer in Berkel Noord
- Herinrichting NEW tot ETW noodzakelijk
 - Kruispunt Krugerlaan-Oudelandselaan aanpassen
- Vraagt een investering

Effecten alternatieve maatregelen

Maatregel	Voordelen	Nadelen
Variant 9: Knip Berkelseweg zuid (met Berkelsdijkje)	Molenwerfstraat fors lager, Westrandweg beter gebruikt	Berkelsdijkje lage intensiteit, Laan van Romen hoger, Wilgenlaan hoger
Variant 10: Knip Berkelseweg zuid (zonder Berkelsdijkje)	Molenwerfstraat fors lager, Randweg West beter gebruikt	Raadhuislaan hoger, Laan van Romen hoger, NEW midden hoger, Wilgenlaan hoger, slechtere bereikbaarheid Centrum
Variant 11: Circulatiemaatregelen centrum	Molenwerfstraat lager	Lokale wegen centrum hogere intensiteit, Herenstraat fors hoger, Laan van Romen en Raadhuisstraat hoger; omrij- afstanden, vrachtverkeer door woonstraten

Aanbevelingen

- NEW in één richting aansluiten op rotonde is mogelijk
NEW als ETW inrichten; combineren met dijkverhoging
Verkeersveiligheid kruispunt Krugerlaan-Oudelandselaan analyseren en verbeteren
- Aanleggen Berkelsdijkje, complex en kostbaar
onderzoeken optimalisatie Molenwerfstraat / Raadhuislaan
- Tijden poller aanpassen aan openingstijden winkels en informatiepanelen
- Bij ontwikkeling westzijde centrum: evenwichtige afwikkeling parkeren
oost- en westzijde
- Nadere studie positie fiets op Berkelsdijkje Noord

Vervolgstappen

- | | | |
|----|-------------|---|
| 1. | 5 januari | raadspresentatie |
| 2. | 11 februari | hoorzitting voor inwoners van Lansingerland |
| 3. | 15 maart | commissie Ruimte |
| 4. | 31 maart | raadsbehandeling |

Nadere informatie

- **Tjitte Prins**
 - Senior verkeers- en vervoerplanoloog
 - Gemeente Lansingerland
 - tjitte.prins@lansingerland.nl
- **Peter Nederlof**
 - Verkeers- en vervoerplanoloog
 - Gemeente Lansingerland
 - Peter.nederlof@lansingerland.nl
- **Jeroen Smink**
 - Senior adviseur Mobiliteit
 - Grontmij
 - Jeroen.smink@grontmij.nl
- **Bert Henzen**
 - Senior adviseur Mobiliteit
 - Grontmij
 - Bert.henzen@grontmij.nl

Slot