

Varianten Verkeersstructuur Berkel

Ontwikkeling varianten verkeerstructuur Berkel, inclusief toetsing middels een peiling, als onderdeel van de herziening van het Mobiliteitsbeleid van Berkel.

Definitief

Gemeente Lansingerland

Grontmij Nederland B.V.
De Bilt, 26 mei 2015

Verantwoording

Titel : Varianten Verkeersstructuur Berkel

Subtitel : Ontwikkeling varianten verkeerstructuur Berkel, inclusief toetsing middels een peiling, als onderdeel van de herziening van het Mobiliteitsbeleid van Berkel

Projectnummer : 341318

Referentienummer :

Revisie : C 4 0

Datum : 26 mei 2015

Auteur(s) : ir. J.J. Smink, ing G.W. Henzen

E-mail adres : jeroen.smink@grontmij.nl

Gecontroleerd door : ing. G.W. Henzen

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : ing. J. Groebe

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Grontmij Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 88 811 66 00
F +31 30 220 02 94
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Kader.....	4
1.2	Ontwikkelstappen.....	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Varianten.....	6
2.1	Inleiding.....	6
2.2	Structuur.....	7
2.3	Varianten.....	9
2.4	Referentievariant, huidige situatie met blokkades	10
2.5	Variant 1 Opheffen van blokkades Noordeindseweg en Herenstraat.....	11
2.6	Variant 2 Nieuwe buitenring.....	12
2.7	Variant 3 Bestaande buitenring vervolmaken	13
2.8	Variant 4 Noordeindseweg als 'inprikker'	14
2.9	Variant 5 Westerscheldepad als 'inprikker'	15
2.10	Variant 6 Eenrichtingsverkeer op Noordeindseweg en aanleg Berkelsdijkje	16
2.11	Bevoorradingsroutes winkelcentrum Berkel	17
2.12	Fietsverkeer	18
3	Peiling	19
3.1	Inleiding.....	19
3.2	Opzet onderzoek.....	19
3.3	Variant 1 Opheffen van beide blokkades Noordeindseweg en Herenstraat.....	19
3.4	Variant 2 Nieuwe Buitenring	22
3.5	Variant 3 Bestaande Buitenring vervolmaken.....	23
3.6	Variant 4 Noordeindseweg als 'inprikker'	24
3.7	Variant 5 Westerscheldepad als 'inprikker'	25
3.8	Variant 6 Eenrichtingsverkeer op Noordeindseweg en aanleg Berkelsdijkje	25
3.9	Bevoorradingsroutes	26
3.10	Fietsverkeer	27
4	Te onderzoeken varianten	29
4.1	Inleiding.....	29
4.2	Varianten.....	29
5	Vervolgproces	33
5.1	Inhoudelijk onderzoek	33
5.2	Vervolgproces	33

1 Inleiding

1.1 Kader

In 2014 is gestart met de herziening van het Mobiliteitsbeleid voor Berkel. Het doel van de herziening is te komen tot een nieuwe evenwichtige verdeling van het verkeer in de kern Berkel.

Het proces wordt uitgevoerd in een drietal fasen, te weten:

- Herziening kaders en prioriteiten;
- Ontwikkelen van varianten;
- Opstellen van het beleidsplan.

Ad 1. Herziening kaders en prioriteiten

In de eerste fase zijn de vigerende kaders tegen het licht gehouden en middels een peiling getoetst bij de inwoners van Lansingerland. De belangrijkste aspecten voor de herziening van het Mobiliteitsbeleid zijn:

- Duurzaamheid;
- Duurzaam veilig;
- Fiets als lokaal vervoermiddel;
- Evenwichtige verdeling van het verkeer over het netwerk.

Ad 2. Ontwikkeling van varianten

In de tweede fase worden voor zowel het autoverkeer, als het fietsverkeer en het bevoorradingsverkeer verkeersstructuren ontwikkeld. Deze netwerken worden in samenhang met elkaar uitgedacht en zorgvuldig op elkaar afgestemd, waardoor een integrale verkeersstructuur voor de gehele kern ontstaat.

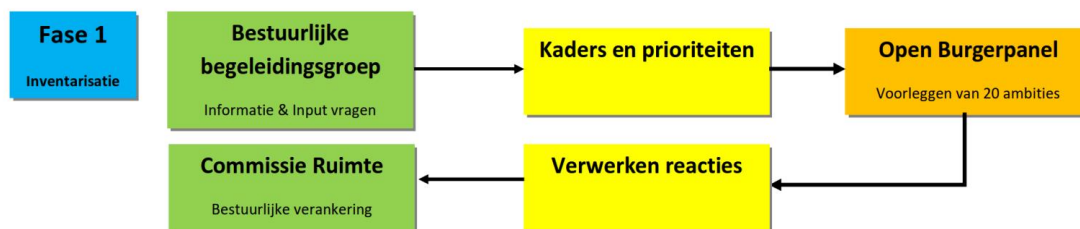
In deze fase worden de verkeersstructuren per variant vertaald in principemaatregelen, op grond waarvan globaal inzicht verkregen kan worden in de kosten en de fasering van de herziening van het Mobiliteitsbeleid. Ook in deze fase worden middels een digitale peiling, de inwoners van Lansingerland betrokken bij het ontwikkelen van de varianten.

Ad 3. Opstellen beleidsplan

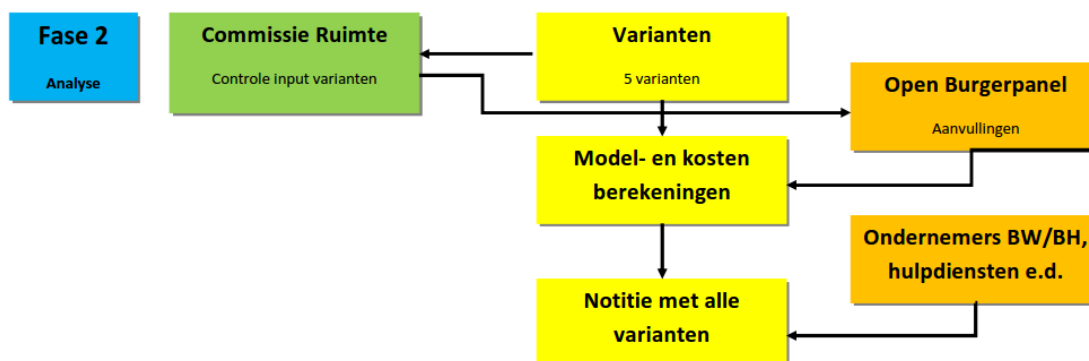
Op grond van de beoordeling van de varianten op vooraf vastgestelde aspecten en in relatie tot de in fase 1 vastgestelde ambities, wordt een voorkeursalternatief bepaald. Dit voorkeursalternatief wordt uitgewerkt in een beleidsplan op hoofdlijnen.

Voor licht de startnotitie van fase 2, waarin de resultaten verwoord zijn van het ontwikkelen van de varianten, inclusief de resultaten van de peiling onder de inwoners van Lansingerland. Deze varianten worden in het vervolg van fase 2 getoetst.

1.2 Ontwikkelstappen



Fase 1 van de herziening van het mobiliteitsbeleid van Berkel is inmiddels afgerond en de resultaten zijn gepresenteerd aan de raadscommissie van de gemeente Lansingerland.



Fase 2 van de herziening van het Mobiliteitsbeleid van Berkel wordt thans doorlopen, de varianten zijn opgesteld en voorgelegd aan de inwoners van Lansingerland middels een digitale peiling. De resultaten van deze toetsing zijn verwerkt in de varianten.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft op hoofdlijnen de uitgangspunten op grond waarvan de nieuwe verkeersstructuur van Berkel ontwikkeld is. In eerste instantie zijn 6 varianten uitgewerkt.

De varianten zijn voorgelegd aan de raad van de gemeente Lansingerland en vervolgens, middels een digitale peiling, getoetst bij de inwoners van Lansingerland. De resultaten van de toetsing zijn geanalyseerd en staat beschreven in hoofdstuk 3.

Hoofdstuk 4 beschrijft de 6 varianten, inclusief de overgenomen suggesties uit de peiling, zoals die thans voorliggen en doorgerekend zullen gaan worden met het verkeersmodel.

Hoofdstuk 5 geeft inzicht in het vervolgproces van de herziening van het Mobiliteitsbeleid van Berkel.

2 Varianten

2.1 Inleiding

Gemeente Lansingerland staat voor de belangrijke opgave om de bereikbaarheid van de kern van Berkel te verbeteren. Zij hecht sterk aan het realiseren van leefbaarheid in de kern en een duurzaam mobiliteitssysteem. De gemeente heeft als uitgangspunt voor het huidige mobiliteitsbeleid ingezet op 'Duurzaam Veilig'. Dit betekent dat langzaamverkeer prioriteit krijgt, met name in relatie tot het hart van de kern. Daarbij wordt het autoverkeer zoveel mogelijk buitenom geleid. Daarnaast dient het extern gerichte autoverkeer zo snel mogelijk naar de randen van de kern geleid te worden. Dit principe is uitgewerkt in het hoofdwegenstructuurplan van 2005, dat bij de vorming van de nieuwe gemeente in 2009, impliciet is herbevestigd.

De hoofdverkeersstructuur is gebaseerd op het ruimtelijke plan van de toenmalige gemeente Berkel en Rodenrijs dat opgesteld is in het kader van de Vinex. Het doel van de verkeersstructuur is het doorgaande verkeer over de provinciale wegen af te wikkelen en het lokale verkeer te verzamelen op gebiedsontsluitingswegen (ook wel als kernontsluitingswegen aangeduid) waar een maximum van 50 km/h geldt. De overige straten worden als verkeersluwe erf-toegangswegen ingericht. Deze visie is overgenomen in het vigerende mobiliteitsplan.

Op grond van de categorisering van wegen in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen, zoals uitgewerkt in de landelijke uitgangspunten van Duurzaam Veilig, zijn in het mobiliteitsplan 2009-2020 een aantal verkeersmaatregelen uitgewerkt voor de verschillende verkeersnetwerken.

In de afgelopen jaren zijn diverse verkeersmaatregelen gerealiseerd en is de nieuwe verkeersstructuur ontstaan. Deze maatregelen hebben echter een bijzonder grote impact op de routes die bewoners en bezoekers normaal gesproken nemen. De nieuwe situatie vraagt, dat zij andere routekeuzes maken of zelfs kiezen voor de fiets of openbaar vervoer in plaats van auto. Het omschakelen dat van bewoners en bezoekers gevraagd wordt, vraagt begrip en gewenningstijd.

Op dit moment is de situatie zo dat het lijkt of de nieuwe situatie voor een deel van de gemeente (bewoners/bezoekers) niet oplevert wat het heeft beoogd. Bewoners geven aan belangrijke nadelen te ondervinden door de nieuwe verkeersstructuur. Ze rijden soms nog op de oude manier en kunnen dan niet verder, of hebben moeite met het vinden van een parkeerplek nabij het centrum. Ook ervaren zij de fiets niet als een aantrekkelijk en comfortabel alternatief bij hun bezoek aan het centrum. Een evaluatie van het gevoerde beleid heeft ertoe geleid dat de gemeenteraad gehoor heeft gegeven aan de ervaring van deze problemen door inwoners en bezoekers van Berkel. Zij laat, met de Herziening van het Mobiliteitsbeleid van Berkel, onderzoeken of het huidige mobiliteitsbeleid bereikt wat oorspronkelijk beoogd was. Het onderzoek moet uitwijzen of er mogelijk maatregelen herzien moeten worden, of dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

In de eerste fase van het onderzoek zijn de thans vigerende kaders en prioriteiten tegen het licht gehouden en zijn de ambities bepaald. De algemene conclusies uit de eerste peiling onder de inwoners van Lansingerland zijn:

- Veiligheid en Bereikbaarheid heeft een hoge prioriteit in Berkel;
- Auto mag omrijden of lagere snelheid accepteren van en naar het centrum;
- Fiets stimuleren binnen de kom;

- Vrachtroutes goed markeren;
- Nieuwe wegen mogen.

In overleg met de raadscommissie zijn de uitgangspunten voor het opstellen van de varianten opgesteld. Het accent komt daarbij te liggen op verkeersveiligheid en bereikbaarheid (geen volgorde van prioriteit):

- Veiligheid: Schoolroutes en woonwijken;
- Bereikbaarheid: snelle en korte autoroutes, verdelen van het verkeer;
- Leefbaarheid: verdelen van het verkeer.

Met betrekking tot de opbouw van de alternatieven geven zowel het college, als de raad, maar ook de inwoners van Lansingerland aan dat er rekening gehouden moet worden met:

- realisatie wegverbinding Oostmeerlaan – Oudlandselaan;
- functie en lokatie poller in de Herenstraat;
- bevoorradingsroute Berkel centrum via de Raadhuislaan;
- verleggen hoofdfietsroute van Noordeindseweg naar Sterrenweg;
- verleggen hoofdfietsroute van Berkelsdijkje naar het Huygensplantsoen;
- heropening Noordeindseweg richting Zoetermeer;
- routes voor hulpdiensten.

Tenslotte heeft een uitgebreide schouw plaatsgevonden en een analyse van alle relevante beleidsdocumenten van de afgelopen jaren en zijn de resultaten van diverse recente verkeersonderzoeken bij de ontwikkeling van de varianten betrokken.

Afgesproken is om een nieuwe verkeersstructuur te ontwikkelen voor de kern Berkel. Dit gebied wordt begrensd door:

- De N472, Klapwijkseweg;
- Oostmeerlaan;
- HSL;
- Groenzone aan de noordzijde.

Bij het ontwikkelen van de verkeersstructuur, wordt als eerste stap de structuur voor het gemotoriseerde verkeer bepaald op basis van de principes van Duurzaam Veilig. Op grond hiervan wordt voor de hoofdstructuur van Berkel onderscheidt gemaakt in respectievelijk:

- Erftoegangswegen (30 km/uur) (ETW);
- Gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) (GOW).

Parallel daaraan worden er twee andere netwerken ontwikkeld te weten:

- Het fietsnetwerk;
- De bevoorradingsroutes.

Het lokale openbaarvervoer wordt, op dit moment in het proces, als een vast gegeven beschouwd. Het is denkbaar dat, op grond van een verschuiving in de verkeersstructuur, de openbaarvervoerlijnen in de toekomst aangepast zullen moeten gaan worden.

Alle netwerken zijn tenslotte over elkaar gelegd, om eventuele conflicten te signaleren en op basis daarvan wijzigingen/optimalisaties aan te brengen in een of meerdere netwerken.

2.2 Structuur

Analyse van de bestaande verkeersnetwerken laat zien dat voor Berkel gekozen kan worden voor een ringstructuur als een rasterstructuur. Beide systemen zijn nu aanwezig, maar blijken ieder op zich niet volledig gerealiseerd te zijn. Bij het ontwikkelen van de varianten is uitgegaan van het zoveel mogelijk volledig toepassen van beide systemen, waarbij de varianten 2 en 3 gebaseerd is op de ringstructuur en de varianten 4 en 5 uitgaan van een rasterstructuur.

Aan de andere kant blijkt dat verschillende wegen een afwijkende inrichting hebben ten opzichte van de huidige of gewenste functie in het netwerk. Het gaat vooral om erftoegangswegen, die door de strategische ligging in het netwerk, als gebiedsontsluitingsweg worden gebruikt. Bij het ontwikkelen van de varianten is zoveel mogelijk rekening gehouden met de gewenste status van de weg, in relatie tot de omgeving en de mogelijkheden voor een geschikte inrichting.

Resultaten uit fase 1

In fase 1 zijn inwoners via een digitale enquête geraadpleegd. Uit de resultaten blijkt dat zij bovengenoemde uitgangspunten onderschrijven. Accenten worden echter ook gelegd bij een juiste afstemming tussen inrichting en wegcategorisering van de verschillende wegen, de bereikbaarheid van de parkeervoorziening rond het centrum, de mobiliteit van ouderen en de veiligheid van het langzaam verkeer.

De afstemming tussen wegcategorisering en inrichting komt in alle varianten naar voren als het gaat om de mogelijkheden of noodzaak tot aanpassing van de huidige functie van de weg.

De mobiliteit van ouderen en de veiligheid van het langzaam verkeer speelt vooral in de volgende fase van het planproces een rol. In de volgende fase worden inrichtingsvoorstellen voor specifieke wegvakken bepaald.

Bij de opbouw van de varianten gaat het vooral om de keuze in de wegcategorisering (erftoegangsweg 30 km/h of gebiedsontsluitingsweg 50 km/h). Detailkeuzes als boogstralen, voorrangssituaties komen in de volgende fase aan de orde.

De bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen rond het centrum is mede bepalend voor de principekeuzes die gemaakt zijn bij de uitwerking van de ringen- en rasterstructuur.

Dragers van de verkeersstructuur

Samenvattend zijn de volgende aspecten van belang bij de opbouw van de verkeersstructuur:

- heropening rotonde Noordeindseweg richting Zoetermeer;
- functie en lokatie poller Herenstraat;
- aanleg Berkelsdijkje;
- realisatie Westerscheldepad (verbindingsweg tussen Oostmeerlaan en Oudelandselaan).

Deze aspecten komen terug in de verschillende varianten volgens onderstaande verdeling.

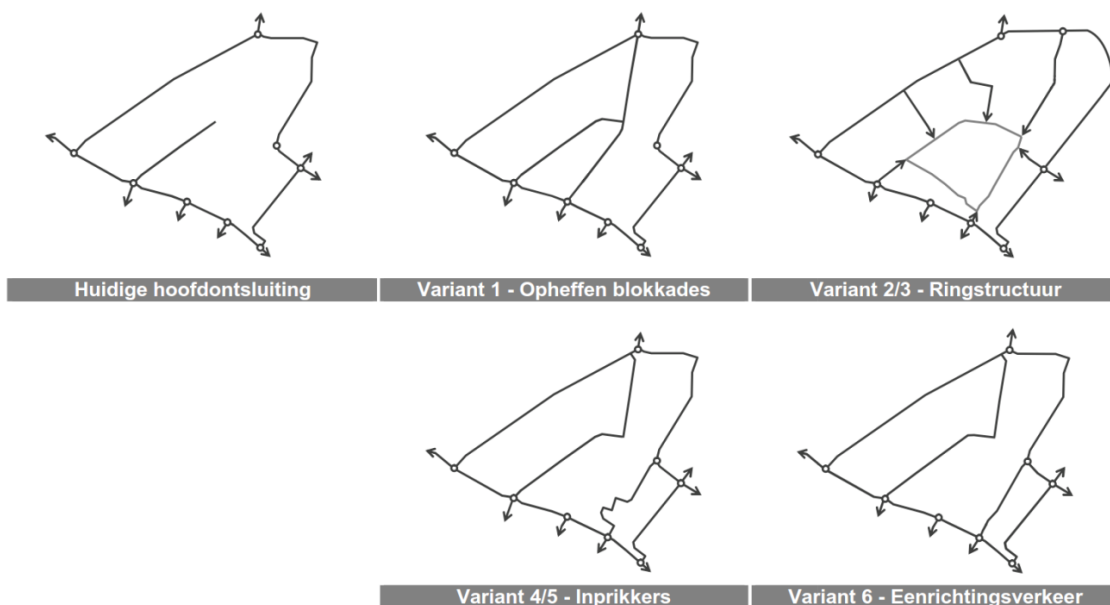
	0	1	2	3	4	5	6
Heropening Noordeindseweg		x			x		x
Opheffen poller Herenstraat		x					
Aanleg Berkelsdijkje			x	x			x
Westerscheldepad			x			x	x

De routes voor de bevoorrading van het centrum liggen afhankelijk van de wegcategorisering rond het centrum en worden beoordeeld op basis van de mogelijkheden in de desbetreffende variant.

Parallel aan het ontwikkelen van de varianten voor de autostructuur, wordt het gewenste fietsnetwerk opgebouwd. Ook omdat uit de peiling gebleken is dat de fiets een prominente plaats moet krijgen in de verkeersstructuur van Berkel. Bij de uitwerking van de voorkeursvariant in de volgende fase zal ingezoomd worden op de fietsstructuur en nagegaan worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten nadrukkelijk verband houdt met bijvoorbeeld een afsluiting als die in de Noordeindseweg of de poller in de Herenstraat. Varianten zonder afsluitingen zijn per definitie gemakkelijker voor hulpdiensten. Echter de huidige dynamische afsluiting bij de Herenstraat reageert op hulpvoertuigen die zijn uitgerust met een transponder, waardoor er feitelijk een ongehinderde doorgang ontstaat.

In onderstaand overzicht is het ontsluitingsprincipe voor Berkel per variant schematisch weergegeven.



2.3 Varianten

Voor de ontsluiting van de kern Berkel zijn varianten ontwikkeld van 'alleen blokkades verwijderen' tot 'toevoegen ontbrekende schakels'. Daarbij is rekening gehouden met het hoofdnetwerk voor fietsverkeer en de schakels waar conflicten tussen auto- en fietsverkeer bestaan (b.v. 50 km/h-wegen zonder fietsvoorzieningen). In de huidige situatie (Referentievariant) is ook rekening gehouden met het voornemen om de Herenstraat en de Raadshuislaan - Molenwerfstraat aan te wijzen als erftoegangsweg (30 km/h).

Naast de huidige situatie (de zogenaamde referentie situatie) zijn 6 varianten ontwikkeld voor de verkeersstructuur van Berkel, te weten:

- Variant 0 - Referentievariant- Huidige situatie met blokkades;
- Variant 1 - Opheffen van beide blokkades Noordeindseweg en Herenstraat;
- Variant 2 - Nieuwe buitenring;
- Variant 3 - Bestaande buitenring vervolmaken;
- Variant 4 - Noordeindseweg als 'inrikker';
- Variant 5 - Westerscheldepad als 'inrikker';
- Variant 6 - Eenrichtingsverkeer op Noordeindseweg en aanleg Berkeldijkje.

Blokkade Noordeindseweg

De bestaande blokkade op de Noordeindseweg is voor al het gemotoriseerde verkeer volledig uitgevoerd, alleen fietsverkeer kan de Noordeindseweg op- en afrijden (in alle varianten aangegeven met een rood kruis).

In de varianten waarin de blokkade komt te vervallen wordt onderscheidt gemaakt in het volledig opheffen (herstellen van de 'oude situatie') en het opheffen van de blokkade alleen voor verkeer in noordelijke richting. Dit laatste voorstel is mede ontwikkeld door de fysieke beperkingen die er nu bestaan om de blokkade volledig op te heffen.

Poller Herenstraat (beweegbare paal)

De blokkade met de poller op de Herenstraat is in de huidige situatie in tijdsduur beperkt. Tussen 07:00 en 12:00 uur kan het verkeer via de Herenstraat het centrum in- en uitrijden (in de varianten aangegeven met een groen kruis).

In de varianten waarin de poller komt te vervallen wordt uitgegaan van het volledig herstellen van de 'oude situatie'. In de varianten waarin de poller wordt gehandhaafd wordt in eerste instantie uitgegaan van de huidige venstertijden. De mogelijkheid bestaat om, afhankelijk van de resultaten van het doorrekenen van de varianten met het Regionale verkeersmodel, de venstertijden aan te passen en/of de lokatie van de poller te herzien.

Het kan wenselijk zijn de Herenstraat alleen af te sluiten tijdens de momenten dat er doorgaand verkeer door het centrum rijdt (bijvoorbeeld in de avondspits op werkdagen). De venstertijden kunnen hierop aangepast worden.

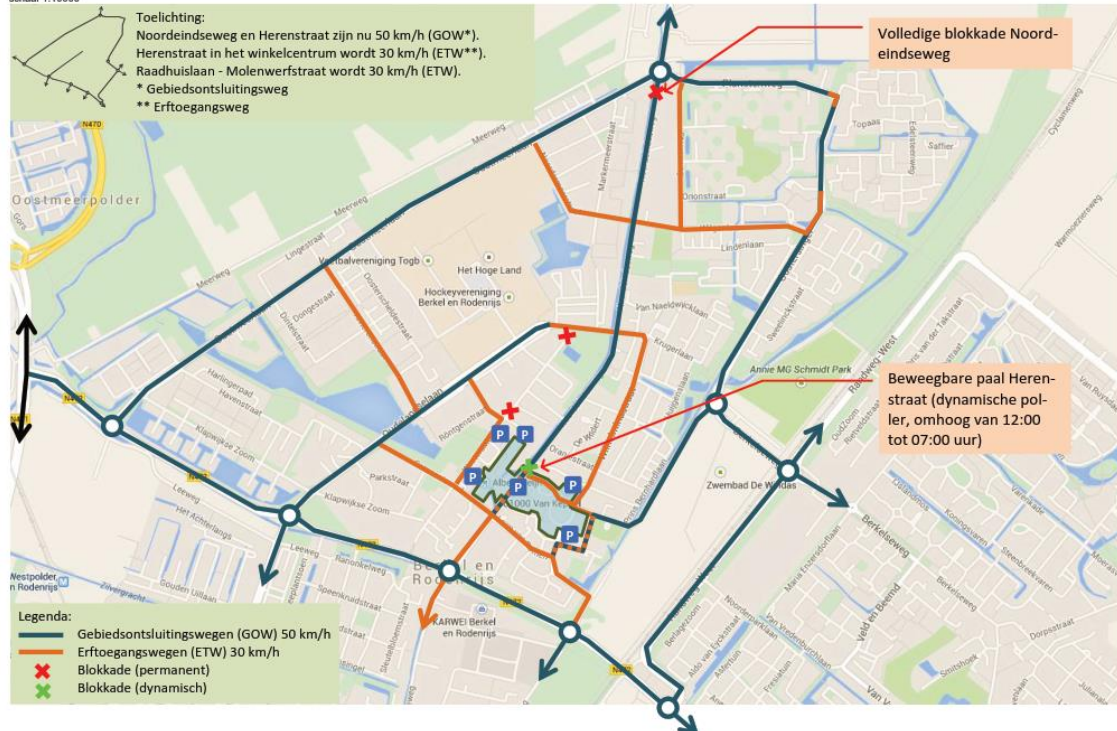
Het kan ook wenselijk zijn de poller in de Herenstraat te verplaatsen. Gelet op de bereikbaarheid van het centrum (parkeerplaatsen) en de bevoorrading van het centrum, is de huidige lokatie van de poller niet optimaal. Verkeer dat de gesloten poller nadert, moet op grote afstand al een andere route kiezen (of achteruit rijden). Verkeer uit noordelijke richting kan niet via de Julianastraat en moet achteruit rijden om via de Oranjestraat terug te rijden, of de route te hervatten. Er zijn plannen om de richting van de Nieuwstraat om te draaien, zodat dat verkeer uit zuidelijke richting niet hoeft te keren.

2.4 Referentievariant, huidige situatie met blokkades

Deze variant is de referentie voor het beoordelen van de effecten van wijzigingen van de ontsluitingsstructuur. Door de nieuwe verkeersstructuren te vergelijken met deze situatie kan nagegaan worden of en waar de verkeerssituatie verbeterd en of er een meer gelijkmatige verdeling van de verkeersdruk ontstaat over de wegen die daar ook voor bedoeld zijn.

Huidige ontsluiting van Berkel

schaal 1:10000



2.5 Variant 1 Opheffen van blokkades Noordeindseweg en Herenstraat

Berkel Bereikbaar - Variant 1: Opheffen blokkades Noordeindseweg en Herenstraat

schaal 1:10000



Het principe van deze variant is het herstellen van de 'oude verkeersstructuur van Berkel' door het opheffen van de geïntroduceerde blokkades op de oude historische route, te weten de Noordeindseweg en de Herenstraat.

Uitgangspunt daarbij is om deze noord-zuid route enerzijds als erftoegangsweg 30 km/h (var. 1a) in te richten, of anderzijds op te waarderen naar een volledige gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (var. 1b). Beide situaties worden met het verkeersmodel doorgerekend om de effecten van de openstelling in beeld te brengen.

Er is bewust voor gekozen om geen nieuwe, aanvullende, infrastructuur elders in het dorp aan te brengen, dit om:

- alleen de effecten van de openstelling in beeld te brengen;
- en na te gaan of de ontstane verschuiving van de verkeersstromen binnen het bestaande netwerk opgevangen kunnen worden.

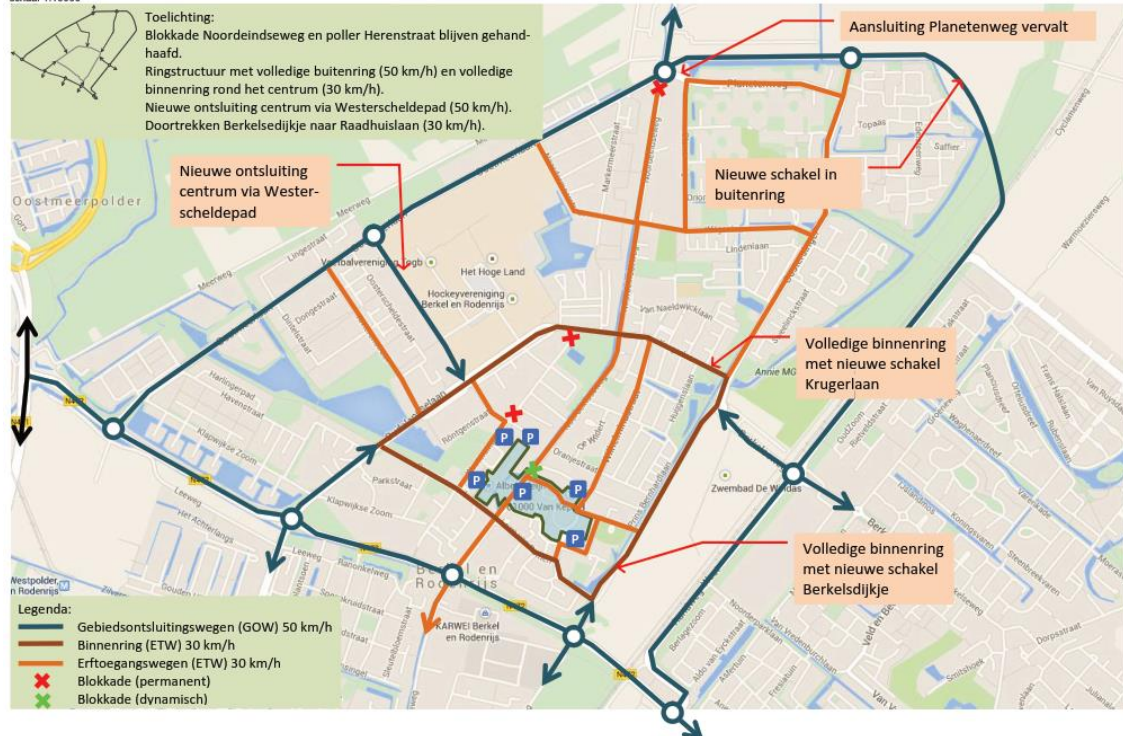
Na de modelberekeningen kan nagegaan worden of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Hierbij kan gedacht worden aan:

- doortrekken van het Berkelsdijkje;
- aanleg van het Westerscheldepad.

2.6 Variant 2 Nieuwe buitenring

Berkel Bereikbaar - Variant 2: Nieuwe Buitenring

schaal 1:10000



In deze variant zijn twee volledige ringen aanwezig, inclusief de bijbehorende nieuwe schakels in de beide ringen. Om de bereikbaarheid van de binnenring vanaf de Oostmeerlaan (buitenring) te verbeteren, is een nieuwe ontsluitingsweg gepland via het Westerscheldepad.

Deze variant is ontwikkeld om het doorgaande verkeer om de kern van Berkel te leiden. Daarnaast biedt deze variant de mogelijkheid om het externe verkeer (verkeer van buiten Berkel) met bestemming Berkel, via een buitenring naar de kern van Berkel te leiden en middels twee strategisch gekozen toeleidingswegen (Berkelseweg en Westerscheldepad), naar het centrum te brengen.

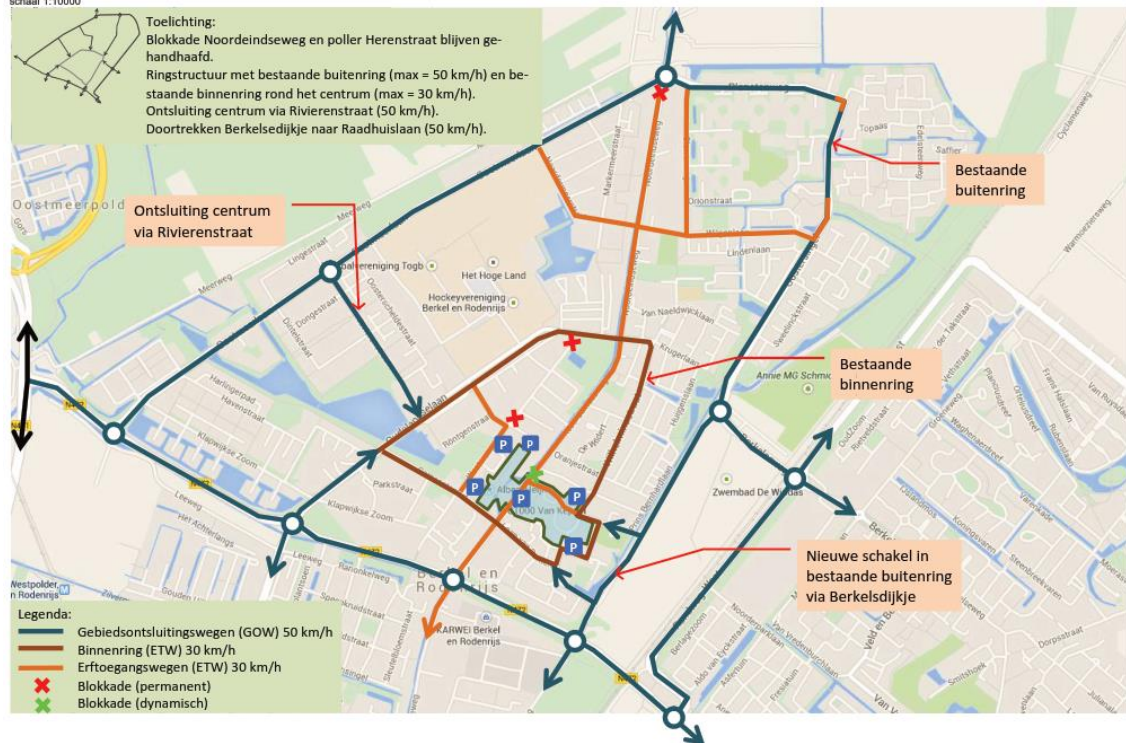
Rond het centrum is een binnenring aangebracht, inclusief de nieuwe schakel van het Berkelsdijkje en het doortrekken van de Krugerlaan naar de Oostersingel. Het doel van de binnenring is om het interne verkeer te verdelen en naar de verschillende parkeervoorzieningen op de koppen van het centrum te leiden. De inpijlers en de ring fungeren, als een stemvork dat het verkeer verdeelt.

Om het effecten van de buitenring te maximaliseren en de huidige verkeersstromen op de sterrenweg en Planetenweg te verkleinen, is ervoor gekozen om de aansluiting van de Planetenweg op de rotonde op te heffen. Hierdoor ontstaat er een nieuwe buitenring in plaats van de Planetenweg/Oostersingel.

2.7 Variant 3 Bestaande buitenring vervolmaken

Berkeel Bereikbaar - Variant 3: Bestaande buitenring vervolmaken

schaal 1:10000



In deze variant wordt de bestaande buitenring vervolmaakt en wordt de Rivierenstraat als nieuwe ontsluitingsweg gebruikt. Met deze nieuwe ontsluiting wordt de bereikbaarheid van de binnenring vanaf de Oostmeerlaan verbeterd.

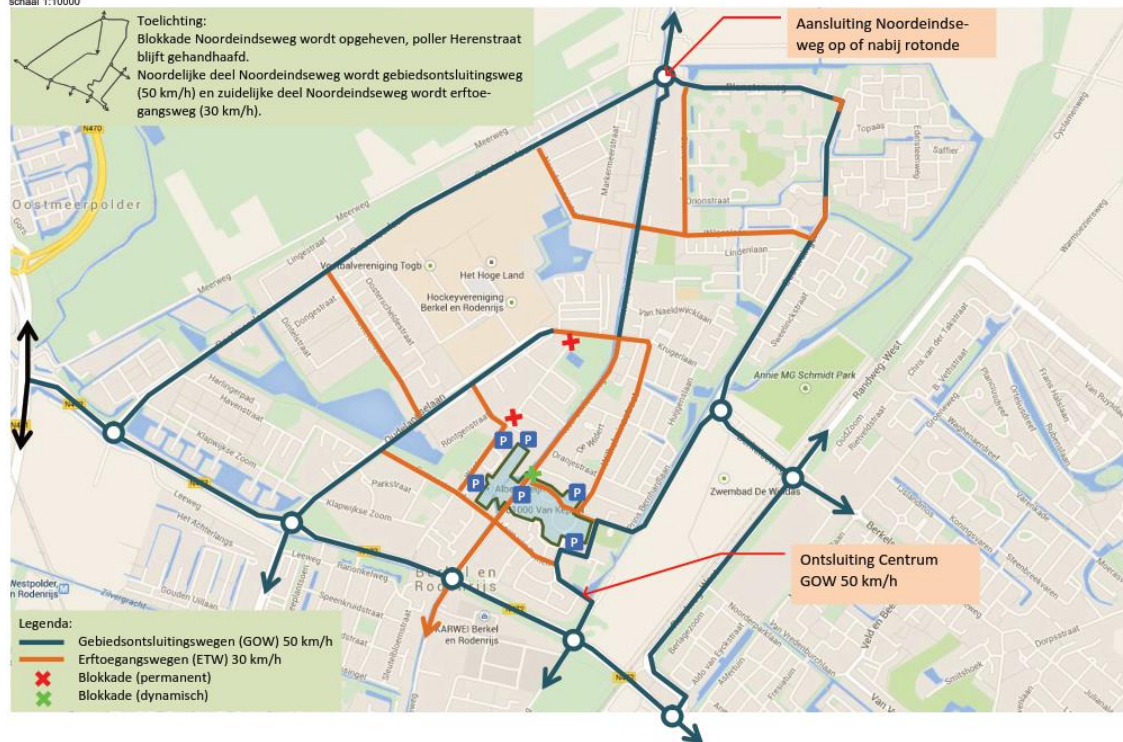
Als alternatief voor de Noordeindseweg, fungeren in deze variant de Oostmeerlaan en de Oostersingel. Om het verkeer op de Oostersingel niet door het kernwinkelgebied te leiden, wordt het Berkelsdijkje doorgetrokken.

De ontsluiting van het centrum wordt geregeld met het vervolmaken van de bestaande binnenring, uitgevoerd als een erftoegangsweg. De binnenring en de (bestaande)buitenring zijn bewust van elkaar gescheiden door het aanleggen van het Berkelsdijkje.

2.8 Variant 4 Noordeindseweg als 'inprikker'

Berkel Bereikbaar - Variant 4: Noordeindseweg als 'inprikker'

schaal 1:10000



In deze variant wordt de bereikbaarheid van het centrum verbeterd. Aan de noordzijde wordt dit bereikt door de aansluiting van de Noordeindseweg op de rotonde en aan de oostzijde via het bestaande Berkelsdijkje.

In het kader van het onderzoek naar het opheffen dan de bolkkades op de noord-zuidroute, zijn er meerdere modellen mogelijk.

- beide blokkades opheffen – variant 1;
- noordelijke blokkade opheffen – variant 4 of in een richting variant 6.

Het uitsluitend opheffen van de zuidelijke blokkade (poller Herenstraat) is ongunstig voor de verblijfsfunctie van het centrum en leidt tot ongewenste verkeerstromen (Sterrenweg, Markermeerstraat en Naardermeerstraat) in het noorden van Berkel, door de aanzuigende werking van de Herenstraat. Deze optie is dan ook niet uitgewerkt in een van de varianten.

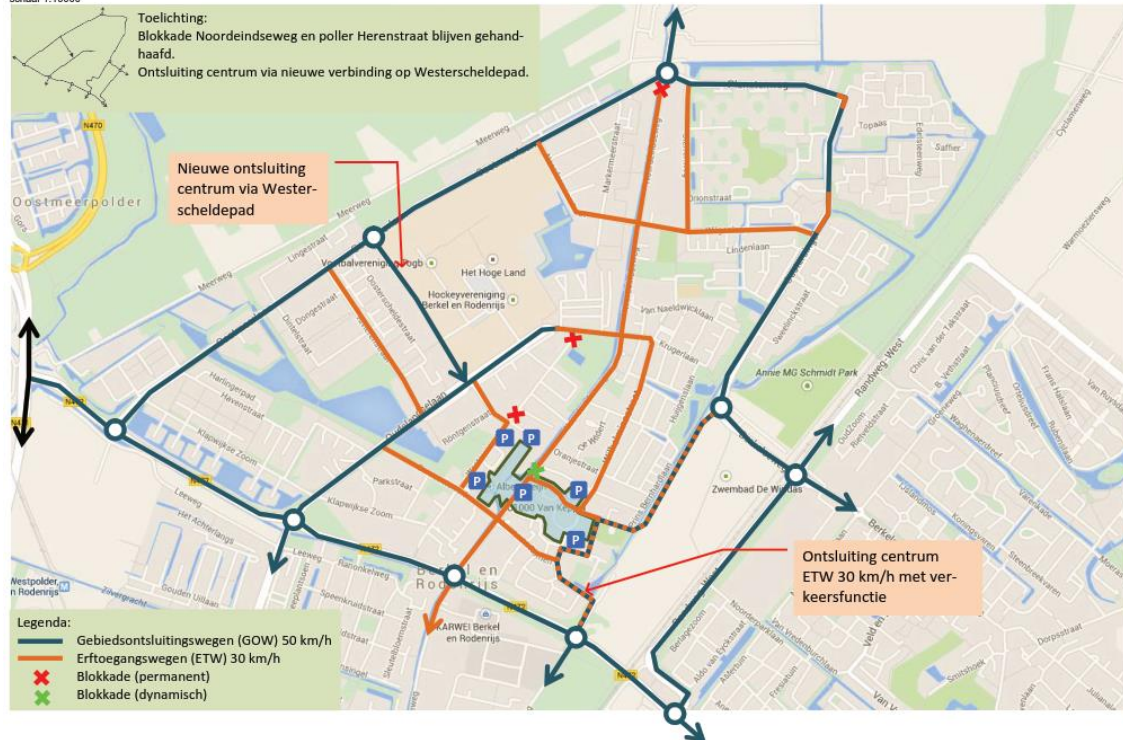
Om het effect van de opheffing goed in beeld te brengen, is ervoor gekozen om geen aanvullende infrastructuur in de kern Berkel te realiseren. Op basis van de uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen kan besloten worden om aanvullende maatregelen te treffen, zoals:

- het bepalen van de juiste lokatie van de poller in de Herenstraat;
- aanleg van het Berkelsdijkje;
- aanleg van het Westerscheldepad.

2.9 Variant 5 Westerscheldepad als 'inprikker'

Berkel Bereikbaar - Variant 5: Westerscheldepad als 'inprikker'

schaal 1:10000



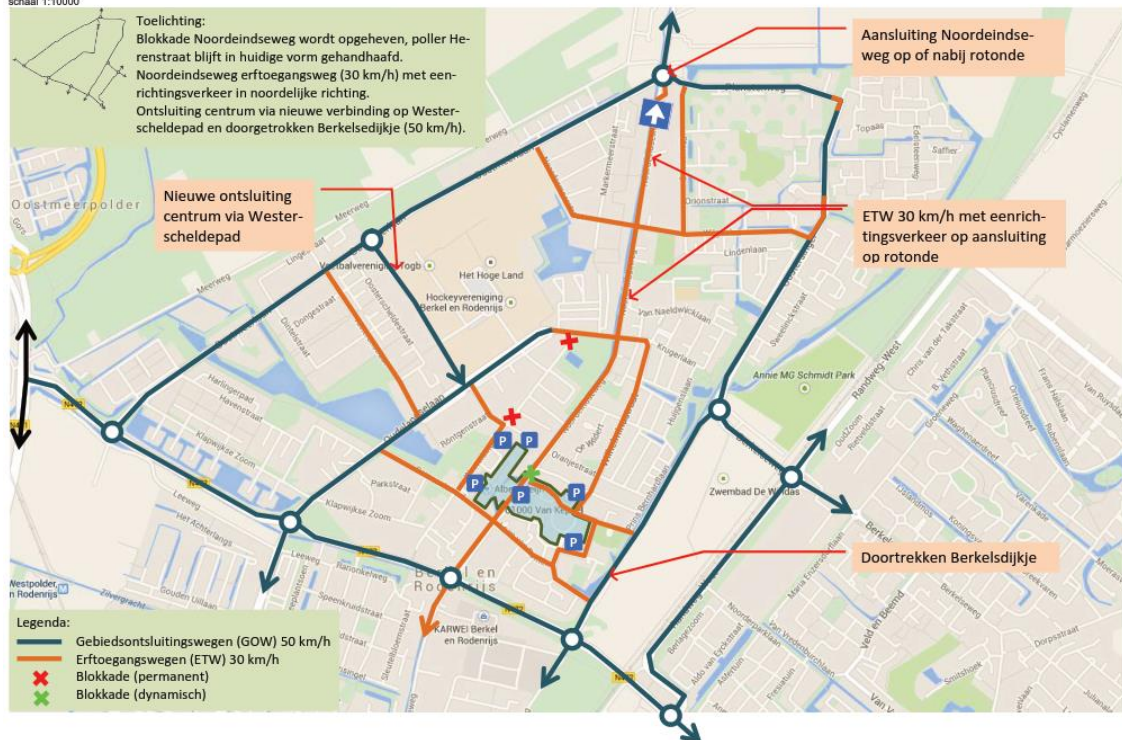
In deze variant wordt de bereikbaarheid van het centrum aan de westzijde verbeterd via een nieuwe 'inprikker' vanaf de Oostmeerpolder.

Op grond van de analyses van de huidige verkeersstromen is een variant ontwikkeld die vanuit het noorden de bereikbaarheid van het centrum aan de westzijde van de kern verbeterd door de aanleg van dit Westerscheldepad. Deze nieuwe verbinding ontlast de bestaande Rivierenstraat, maar naar verwachting ook de Naardermeerstraat en de Sterrenweg.

2.10 Variant 6 Eenrichtingsverkeer op Noordeindseweg en aanleg Berkelsdijkje

Berkel Bereikbaar – Variant 6: Eenrichtingsverkeer op Noordeindseweg en aanleg Berkelsdijkje

schaal 1:10000



In de varianten wordt de bereikbaarheid van het centrum verbeterd, aan de westzijde via een nieuwe ontsluiting op het Westerscheldepad en aan de oostzijde via een doorgetrokken Berkelsdijkje.

Ook deze variant gaat uit van het opheffen van de blokkade in de Noordeindseweg aan de noordzijde nabij de rotonde. Naast het volledig opheffen van de blokkade is het ook mogelijk om de blokkade gedeeltelijk op te heffen. Dat zou enerzijds kunnen met een poller met venstertijden en anderzijds met het instellen van een opening in een richting.

In deze variant is voor de laatste optie gekozen. Het dorp in zou tot een extra druk voor de te handhaven poller in de Herenstraat leiden. Om tot een evenwichtige verkeersverdeling te komen, is het de bedoeling om de functie van de buitenring te versterken. Dit kan bereikt worden door eenrichtingsverkeer op de Noordeindseweg in noordelijke richting in te stellen en de buitenring te completeren (aanleg Berkelsdijkje). Tenslotte is er in deze variant voor gekozen om de toegang tot het centrum te verbeteren door de aanleg van het Westerscheldepad.

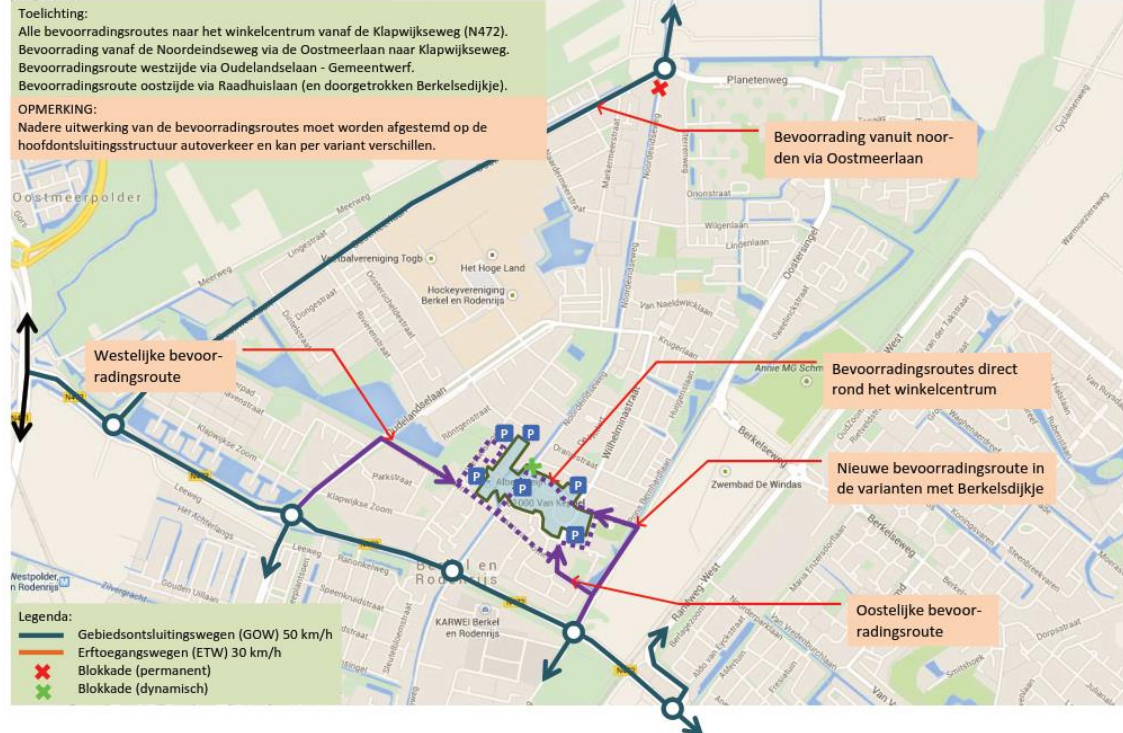
2.11 Bevoorradersroutes winkelcentrum Berkel

Berkel Bereikbaar - Voorstel hoofdroutes bevoorrading

schaal 1:10000

Toelichting:
 Alle bevoorradersroutes naar het winkelcentrum vanaf de Klapwijkseweg (N472).
 Bevoorrading vanaf de Noordeindseweg via de Oostmeerlaan naar Klapwijkseweg.
 Bevoorradersroute westzijde via Oudlandselaan - Gemeentewerf.
 Bevoorradersroute oostzijde via Raadhuislaan (en doorgetrokken Berkelsdijkje).

OPMERKING:
 Nadere uitwerking van de bevoorradersroutes moet worden afgestemd op de hoofdontsluitingsstructuur autoverkeer en kan per variant verschillen.



Voor de bevoorrading van het winkelcentrum in de kern Berkel wordt uitgegaan van:

- Ontsluiting voor het bevoorradersverkeer naar het winkelcentrum vanaf de Klapwijkseweg (N472);
- Bevoorrading vanaf de Noordeindseweg uit noordelijke richting wordt via de Oostmeerlaan geleid naar de Klapwijkseweg (N472);
- Bevoorradersroute westzijde via Oudlandselaan – Gemeentewerf;
- Bevoorradersroute oostzijde via Raadhuislaan en doorgetrokken Berkelsdijkje;
- Een bevoorradersroute rond het winkelcentrum.

Bij alle varianten wordt nagegaan hoe de ontsluiting van het centrum plaatsvindt en wordt deze getoetst op bereikbaarheid van de parkeerplaatsen en de bevoorradersroutes.

In de varianten met doortrekking van het Berkelsdijkje, wordt deze ook gebruikt als bevoorradersroute.

Bevoorrading via Oostersingel wordt zoveel mogelijk ontmoedigd. Alleen in de variant met volledige buitenring (variant 2) is bevoorrading via het noordoostelijk deel van de ring naar het Berkelsdijkje mogelijk.

2.12 Fietsverkeer

Berkel Bereikbaar - Hoofdroutes Fietsnetwerk

schaal 1:10000

Toelichting:
Bestaande hoofdroutes fietsnetwerk met geplande
nieuwe verbindingen



De hoofdroutes voor het fietsverkeer zijn overgenomen uit het vigerende verkeersbeleid van de gemeente Lansingerland. De routes zijn afgestemd op het 'haltermodel' van het winkelgebied, zoals dat thans voorgestaan wordt.

Hoewel de routes op de wegen zijn ingetekend, is het denkbaar dat, uit veiligheidsoverwegingen, de routes separaat gerealiseerd gaan worden, middels vrij liggende paden of nieuwe parallelle routes in groenstroken of parken, zoals bij het Huygensplantsoen.

3 Peiling

3.1 Inleiding

De 6 varianten zijn opgenomen in de digitale peiling en voorgelegd aan de inwoners van de gemeente Lansingerland. Daarnaast is er een informatieavond gehouden, waarbij plenair het proces van de herziening van het Mobiliteitsbeleid is toegelicht, alsmede op hoofdlijnen een toelichting gegeven is op de 6 varianten. Aansluitend zijn de aanwezigen in de gelegenheid gesteld om bij kaarten van de verschillende varianten vragen te stellen en informatie te krijgen over de betreffende varianten. Aansluitend is de digitale peiling van start gegaan.

3.2 Opzet onderzoek

De 6 varianten zijn integraal overgenomen in de peiling, waarbij de structuurbepalende elementen van de varianten voorzien zijn van een volgnummer. De respondenten is gevraagd om, desgewenst bij de betreffende volgnummers hun reactie te geven. Het is daarbij de bedoeling dat suggesties en opmerkingen gemaakt kunnen worden over de voorgestelde structuur/maatregelen.

Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat de respondenten een voorkeur uit hoeven spreken voor een bepaalde variant. Na het doorrekenen van de varianten met het verkeersmodel, het bepalen van de maatregelen en een globale beoordeling op kosten, kan pas een keuze worden gemaakt tussen de varianten.

Op grond van de binnengekomen reacties kan vastgesteld worden, dat de respondenten de varianten zorgvuldig bestudeerd hebben en veelal op grond van lokale kennis en ervaring, een aantal waardevolle suggesties hebben gedaan. Het totale overzicht aan suggesties en opmerkingen is voor deze fase van het proces gefilterd op structuurbepalende opmerkingen. Per variant is een analyse gemaakt van de belangrijkste suggesties die gebruikt kunnen worden bij het optimaliseren van de varianten.

Daarnaast zijn er een groot aantal suggesties gedaan die vooral van toepassing zijn op de detaillering van de voorgestelde maatregelen. Het betreft vaak vormgevingsaspecten, verhardingssoorten, boogstralen, aantallen parkeerplaatsen en dergelijke. Deze suggesties worden in het vervolgproces betrokken bij de uitwerking van de varianten.

Opgemerkt wordt dat een aantal suggesties bij andere punten gegeven zijn, dan waar zij betrekking op hebben. Besloten is om deze suggesties bij de juiste punten mee te nemen.

Tenslotte blijkt dat bij relatief veel lokaties in de verschillende varianten, dezelfde opmerkingen gemaakt worden. Vooral bij variant 1 wordt uitgebreid ingegaan op de verschillende lokaties, waarbij de informatie in de varianten 2, 3 en 4 herhaald wordt. Voor de leesbaarheid van de rapportage is besloten om bij variant 1 uitgebreid in te gaan op de verschillende suggesties en bij de volgende varianten, de variant unieke suggesties en opmerkingen aan te halen.

3.3 Variant 1 Opheffen van beide blokkades Noordeindseweg en Herenstraat

Er worden vooral veel suggesties gedaan bij de Noordeindseweg, de Herenstraat en het Berkelsdijkje.

Openstelling Noordeindseweg

Respondenten doen de volgende suggesties bij het openstellen van de Noordeindseweg:

- alleen nuttig met directe aansluiting op rotonde;

- bewegwijzering naar Bergschenhoek, Pijnacker en Delft om doorgaand verkeer door de kern te voorkomen;
- waar nodig snelheidsremmende maatregelen op de routes door de kern in combinatie met handhaving (d.m.v. camera's e.d.);
- wel openstellen maar verkeersluw maken;
- alleen opstellen voor verkeer in een richting, zowel met voorkeur voor noordelijke als zuidelijke richting;
- alleen openstellen voor bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer via Oostermeerlaan;
- vrachtverkeer niet over Noordeindseweg door de kern maar via Oostermeerlaan;
- als Noordeindseweg weer opengesteld wordt, dan de poller in de Herenstraat handhaven om doorgaand verkeer te voorkomen (zie ook variant 4);
- een fietspad langs de Noordeindseweg aanleggen voor de veiligheid van de fietsers.

Enkele respondenten pleiten voor het opwaarderen van de volledige noord-zuid route door de kern (Noordeindseweg, Herenstraat en Rodenrijseweg), incl. verbreding van de Herenstraat in het centrum.

Veel respondenten doen de suggestie op de Noordeindseweg in één richting op te stellen. Deze optie is opgenomen in variant 6 en wordt dan ook niet in variant 1 overgenomen. Ook wordt voorgesteld zowel op de Noordeindseweg als de Sterrenweg eenrichtingsverkeer in te stellen wordt (dorp-in, dorp-uit), ook deze suggesties worden in variant 6 als optie meegenomen.

Er zijn ook een aantal respondenten die de voorstander zijn van het openstellen van de Noordeindseweg, maar het verkeer dan verder afwikkelen via de Oudelandselaan de Krugerslaan, incl. aansluiting van de Krugerslaan op de Oostersingel en afsluiting Noordeindseweg net ten zijden van de Oudelandselaan. Deze optie zit voor een deel in variant 2 en zou ook in variant 1 goed inpasbaar zijn.

Veel respondenten met een voorkeur voor het opstellen van de Noordeindseweg refereren aan:

- de problemen op de Sterrenweg, Planetenweg en Oostersingel;
- de bereikbaarheid van het centrum van Berkel;
- de 'oude situatie'.

Eenrichtingsverkeer zuid-noord van Wilgenlaan tot Planetenweg in combinatie met opmerking 2 (Sterrenweg andere richting eenrichtingsverkeer). Dit ontmoedigt doorgaand verkeer uit Zoetermeer. Openstelling aansluiting op rotonde ook van belang voor hulpdiensten!

Opheffen poller Herenstraat

Respondenten doen de volgende suggesties bij het opheffen van de poller in de Herenstraat:

- belangrijk voor mensen die afhankelijk zijn van de auto om naar het centrum te gaan;
- geef duidelijkheid over open of dicht, geen venstertijden toepassen;
- herinrichting Herenstraat (en Noordeindseweg) zodat goed duidelijk is dat de 'auto te gast' is;
- Herenstraat verboden voor vrachtverkeer, m.u.v. bestemmingsverkeer;
- minimaal in een richting toegankelijk maken (voorkeur van noord naar zuid).

Respondenten die de poller willen handhaven refereren vooral aan:

- het (volledig) autovrij maken van het winkelgebied of het hele centrum;
- de kans op doorgaand verkeer door het centrum en dat is niet wenselijk;
- het winkelcentrum moet niet in twee delen gescheiden worden door een doorgaande auto-route.

Respondenten die de poller willen handhaven doen de volgende suggesties:

- duidelijkheid geven over de sluitingstijden;
- andere 'openingstijden' voor bevoorradingsverkeer;
- aanpassing rijrichting in bijvoorbeeld Julianastraat, Nieuwstraat en Kerk singel om keren net voor de afsluiting te voorkomen;

- de poller te verplaatsen (bijvoorbeeld naar een lokatie tussen Nieuwstraat en Terpstraat of Terpstraat en Kerkstraat);
- afsluiting dynamische maken (gesloten op marktdag en bij evenementen, alleen gesloten tijdens winkelopeningstijden etc.);
- aandacht voor calamiteitenverkeer/hulpdiensten, deze groepen moeten altijd kunnen passeren.

Een enkele respondent wil ook aan de zuidzijde van het centrum een poller en beide alleen gesloten tijdens winkelopeningstijden.

Doortrekking Berkelsdijkje

Heel veel respondenten doen de suggestie om ook in variant 1 te kiezen voor het doortrekken van het Berkelsdijkje, zoals in de varianten 2, 3 en 6. Overwegingen die daarbij een rol spelen zijn:

- er ontstaat een volledige oostelijke rondweg (Planetenweg, Oostersingel, Berkelsdijkje);
- ontlasting (sluip-)routes door het centrum;
- fietsvriendelijke maken van de routes waar nu nog veel verkeer rijdt;
- spreiding van verkeer en bieden van alternatieve routes;
- huidige situatie is onhoudbaar.

Andere suggesties zijn:

- fietsverkeer niet meer op Berkelsdijkje maar afwikkelen via andere route, bijvoorbeeld via Prins Bernhardlaan;
- Berkelsdijkje verbreden, incl. vrijliggend fietspad;
- eenrichtingsverkeer op Berkelsdijkje.

Een enkele respondent signaleert dat een doortrekking van het Berkelsdijkje ook een nadeel heeft. De route die nu gebruikt wordt (via de Randweg West) zal minder gebruikt worden, terwijl deze juist meer geschikt is om veel verkeer te verwerken.

Overige punten

Bij de ontsluiting via de Naardermeerstraat wordt voorgesteld verbindingen te maken naar de sportvelden, of via de Naardermeerstraat of rechtstreeks van de Oostermeeerlaan.

Bij de situatie op de Sterrenweg wordt opgemerkt dat als de Noordeindseweg niet opengaat, dan ook de Sterrenweg afgesloten moet worden, ook voor de bussen.

Bij de Oostersingel wordt aangegeven dat het wisselend regime van 30 en 50 km/h verwarrend is en geen effect heeft. Om die reden wordt voorgesteld over hele lengte, 50 km/h in te stellen. Andere pleiten juist voor het downgraden naar een erftoegangsweg met maximum snelheid 30 km/h, in verband met de veiligheid rond de scholen en op de schoolroutes.

Bij het zuidelijk deel van de Noordeindseweg wordt veel gereageerd op keuze tussen variant 1a - ETW 30 km/h en variant 1b - GOW 50 km/h. Suggesties voor snelheidbeperkingen, geen doorgaand verkeer, geen vrachtverkeer zijn vergelijkbaar met de suggesties bij de Noordeindseweg aan de noordzijde. Eén respondent pleit voor een dynamische maximum snelheid, 30 km/h tijdens de spitsuren en 50 km/h buiten de spitsuren.

Bij de rotonde Berkelsdijkje worden vooral ook suggesties gedaan voor het Berkelsdijkje. Het betreffen vooral suggesties met betrekking tot de breedte van de weg en de veiligheid voor fietsers. Verder wordt aangegeven dat de rotonde zelf ook niet veilig is voor fietsers. Een enkele respondent doet de suggestie om een ontsluiting te maken van de rotonde naar Swemcoperstraat ten behoeven van bestemmingsverkeer.

Bij de overgang van GOW 50 naar ETW 30 in Oudelandselaan worden opmerkingen gemaakt over de functie en profiel van de Oudelandselaan (opwaarderen naar GOW 50, incl. noodzakelijke verbreding) en over de afsluiting in de Westersingel (opheffen als poller Herenstraat verdwijnt).

Bij de Rivierenstraat wordt de voorkeur gegeven aan een nieuwe route via het Westerscheldepad, zoals in variant 2, maar ook wordt voorgesteld de Rivierenstraat op te waarderen tot GOW 50 km/h, zoals in variant 3.

Bij de Oudlandselaan worden suggesties gedaan om de snelheid in de buurt van de scholen terug te brengen naar 30 km/h (zoals in varianten 2 en 3), o.a. vanwege de overstekende fietsers en geluidsoverlast.

Bij de Rodenrijseweg worden de volgende suggesties gedaan:

- alleen open voor bestemmingsverkeer en dit duidelijk aangeven;
- eenrichtingsverkeer richting centrum;
- permanent afsluiten t.b.v. autovrij centrum;
- opwaarderen naar volwaardige GOW 50 km/h;
- bedrijven verplaatsen.

Overige suggesties

Zonder te refereren aan een van de punten worden de volgende suggesties gedaan:

- verkeersluw maken Klapwijkseweg door ontsluiting van de wijken volledig via de Oostmeerselaan en de Oudlandselaan te laten verlopen;
- veilige fietsroute ten westen van de Noordeindseweg realiseren via de Alkmaardermeerselaan en de fietspaden ten noorden daarvan richting Noordersingel;
- fietspad in het centrum weghalen en volledig voetgangersgebied maken;
- parkeerplaatsen in centrum zelf verwijderen;
- als de Noordeindseweg eenrichtingsverkeer wordt, dan moet de Markermeerstraat doorgetrokken worden naar de Oudlandselaan;
- geen verkeersdrempels op gebiedsontsluitingswegen (zoals Oudlandselaan) en wel verkeersdrempels op erftoegangswegen (zoals de Rodenrijseweg);
- zorg dat er geen fietsers en bromfietzers door de Centrumpassage kunnen rijden en handhaving door politie;
- het plan voor een rondweg royaler opzetten, bijvoorbeeld door aanleg nieuwe weg naast en parallel aan bestaande busbaan tussen station Rodenrijs en Munnikenweg (hoort eigenlijk bij variant 2);
- geluidsarm asfalt op Klapwijkseweg ter hoogte van Klapwijkse Eilanden;
- kiezen voor de goedkoopste oplossing vanwege de financiële situatie van de gemeente.

Communicatie

Bij meerdere varianten is een opmerking gemaakt om omwonenden bij voorgenomen verkeersmaatregelen, als gevolg van structuuraanpassingen in het netwerk, te betrekken bij de uitwerking. Doe dat met een bewonersbrief en niet digitaal. Er zijn nog steeds veel (vooral oudere) mensen die geen computer hebben.

3.4 Variant 2 Nieuwe Buitenring

De variant onderscheidt zich door twee nieuwe ingrepen, te weten de nieuwe buitenring en een doorsteek door het Huygensplantsoen. Op beide maatregelen wordt dan ook het meest gerealiseerd.

Nieuwe Buitenring

Een deel van de respondenten vindt een nieuwe buitenring een goed idee om het verkeer om Berkel te kunnen leiden. Het feit dat hiermee een volwaardige oplossing gecreëerd wordt, met een gescheiden buiten en binnenring, wordt onderschreven.

De vraag is of de ring over de HSL op de Randweg West aan moet sluiten of gebruik moet maken van het tracé van de busbaan. De laatste optie heeft volgens de respondenten wel nadelige gevolgen voor het Annie MG Schmidtpark.

De voorstanders van de nieuwe buitenring pleiten overigens ook voor een hogere maximum snelheid van 70- km/uur.

Het merendeel van de respondenten vindt een nieuwe buitenring niet noodzakelijk, of onwenselijk. Als alternatief voor de Nieuwe buitenring wordt de Planetenweg en de Oostersingel gezien. Deze route is in variant 3 uitgewerkt.

Een groot aantal respondenten vindt dat de aansluiting van de Planetenweg op de rotonde gehandhaafd moet blijven. In plaats van de nieuwe Buitenring zou ook de Noordeindseweg op de rotonde aangesloten moeten worden.

Veel respondenten plaatsen vraagtekens bij de kosten van de nieuwe buitenring en de landschappelijke en ruimtelijke impact ervan.

Het verbinden van de Planetenweg met de nieuwe buitenring stuit op veel bezwaren in verband met veiligheid en (geluids)overlast. Het alternatief is de bestaande aansluiting van de Planetenweg, bij de Sterrenweg op de buitenring te handhaven.

Wanneer de nieuwe buitenring gerealiseerd wordt, zal veel verkeer via de oostzijde gaan rijden. Is het Westerscheldepad dan nog wel nodig, vragen een aantal respondenten zich af.

Huygensplantsoen

Het vervolmaken van de binnenring is prima, zeker als die 30 km/uur wordt. Daar staat tegenover dat dit wel een landschappelijke impact heeft. Het alternatief is het handhaven van de Wilhelminastraat als binnenring. Als je de verbinding in het Huygensplantsoen toch maakt, kan het Berkelsdijkje geknipt worden (alleen voor fietsers geschikt maken) en de Wilhelminastraat gaat als binnenring fungeren. De Krugerlaan dient hier wel geschikt voor gemaakt te worden, de vraag is of dat kan.

Veel van de overige opmerkingen hebben voornamelijk betrekking op de Noordeindseweg en komen overeen met de opmerkingen die hierover al bij andere varianten (met name variant 1) gemaakt zijn.

3.5 Variant 3 Bestaande Buitenring vervolmaken

Bij deze variant wordt regelmatig de link gelegd met variant 2. Echter de reacties laten zien dat deze variant naar verwachting een functionerende verkeersstructuur oplevert. Het zijn ook hier de Noordeindseweg, de Herenstraat en de Rivierenstraat waarop het meest gereageerd wordt. Echter het alternatief voor het Berkelsdijkje: de Randweg West, wordt ook vaak aangehaald.

Noordeindseweg

Ook in deze variant wordt voorgesteld om de Noordeindseweg weer aan te sluiten op de rotonde, temeer de Sterrenweg en de Markermeerstraat het omrijdende verkeer niet op zouden kunnen vangen. Een eenzijdige aansluiting in de richting van Zoetermeer wordt als een alternatief gezien (zie variant 6).

Gepleit wordt om de Noordeindseweg tussen de Krugerlaan en de Herenstraat alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer.

Sterrenweg

Bij deze variant wordt expliciet gesuggereerd om in de Sterrenweg een bussluis aan te brengen.

Rivierenstraat

De vraag rijst of de Rivierenstraat geschikt is als GOW. Het aanleggen van het Westerscheldepad wordt als goed alternatief gezien, temeer dit beter aansluit bij de route naar het centrum. Het alternatief voor de Rivierenstraat is het openstellen van de Noordeindseweg tot de Krugerlaan.

Berkelsdijkje

Er zijn zowel voor- als tegenstanders voor het doortrekken van het Berkelsdijkje. Vrachtverkeer weren en fietsers via het Huygensplantsoen, worden als aanvullende maatregelen gezien. Hier staat in deze variant tegenover dat er ook suggesties zijn om het Berkelsdijkje alleen open te stellen voor fietsverkeer. Er is ook een suggestie om op het Berkelsdijkje eenrichtingverkeer in te stellen, met uitzondering voor de fietsers. Een deel van de respondenten geeft ook aan dat er voor het Berkelsdijkje al een alternatief bestaat, zijnde de Randweg West.

Poller Herenstraat

In plaats van een semi-permanente poller in de Herenstraat zijn er een groot aantal respondenten die pleiten voor een permanente afsluiting. De lokatie van de poller staat daarbij wel ter discussie. Een aantal pleiten voor een lokatie dicht bij het centrum, terwijl de rest de poller meer in noordelijke richting wil verplaatsen. Het opheffen van de parkeerplaatsen op het Vierkantje maakt het mogelijk om de poller permanent te maken.

Voorgesteld wordt om de Herenstraat tussen de Terpstraat en de Nieuwstraat om te bouwen tot voetgangersgebied.

Overige suggesties

- Maak de gehele Oostersingel 30 km/uur en weer het vrachtverkeer.
- In deze variant is het doortrekken van de rotonde naar de Krugerlaan een aanvulling die de invalswegen aan de Noordzijde van Berkel zullen ontlasten.
- Bij deze variant worden relatief veel opmerkingen gemaakt over de veiligheid op rotondes en het te kort aan parkeerplaatsen bij het centrum.

3.6 Variant 4 Noordeindseweg als 'inprikkertje'

Het volledig aansluiten van de Noordeindseweg op de rotonde wordt in veel gevallen als positief ervaren. Daar wordt echter wel bij opgemerkt dat er aanvullende maatregelen nodig zijn in het dorp. Lokaties als de Oudelandselaan, de Oostermeerlaan, maar ook het ontbreken van het Berkelsdijkje worden in deze variant vaak aangehaald.

Aansluiting Noordeindseweg op rotonde realiseren

- Het aansluiten op de rotonde zou een betere verdeling van het verkeer in Berkel Noord geven, zeker in combinatie met 30 km/uur op de Noordeindseweg.
- Aansluiten op de rotonde met uitzondering voor vrachtverkeer.
- Het opheffen van de blokkade op de Noordeindseweg zorgt ervoor dat het centrum goed te bereiken is, maar toch autoluw blijft door de blokkade op de Herenstraat. Het verdelen van het verkeer tussen Noordeindseweg/Planetenweg/ Naardermeerstraat/Markermeerstraat lijkt een goede oplossing van alle bewoners. Door bijvoorbeeld een bussluis te maken op de Noordeindseweg. Ook vrachtverkeer zoveel mogelijk omleiden via de buitenring en niet via de Noordeindseweg. De rest van het verkeer kan dan kiezen tussen Planetenweg of Naardermeerstraat/Markermeerstraat.

Oudelandselaan

- In deze variant mist het laatste deel van de Oudelandselaan tussen het Sportpark en de Noordeindseweg, door hier ook een gebiedsontsluitingsweg met 50 km te maken, zodat er een ring ontstaat. Eventueel kan dan de poller van de Herenstraat verplaatst worden naar de kruising Oudelandselaan - Noordeindseweg – Krugerlaan.

Poller in de Herenstraat

- Verplaats de poller in de Herenstraat naar de Noordeindseweg ter hoogte van de Oostmeerlaan.
- De poller kan ook dicht bij het centrum geplaatst worden, in combinatie met het veranderen van de rijrichtingen in de aanliggende straten. Of handhaven en de rijrichting in de Julianastraat en de Oranjestraat omdraaien.

Berkelsdijkje

De doortrekking van het Berkelsdijkje wordt in deze variant zinvol geacht, hier zijn veel voorstanders voor. Hierdoor wordt het centrum ontlast en wordt het aantrekkelijk om de oostelijke ring te gebruiken. Het snelheidsregime is daarbij minder van belang, al wordt bij 50 km/uur de wens uitgesproken om de fiets een eigen route te geven. Er zijn ook suggesties om op het dijkje het vrachtverkeer te weren en dat uitsluitend via de Oostmeerlaan te laten rijden.

Overige opmerkingen

- Een enkele bewoner doet de suggestie om in deze variant de blokkades op de Westersingel op te heffen.
- Juist in deze variant wordt opgemerkt dat niet alleen de blokkade bij de Noordeindseweg moet worden opgeheven, maar dat dat voor meerdere blokkades in het dorp geldt. Op die manier zou het verkeer zich beter kunnen verdelen over de verschillende wegen.
- Opgemerkt wordt dat de Oostmeerlaan een betere buitenring is dan de Planetenweg-Oostersingel, door de aanliggende bebouwing. Dat zou er ook voor pleiten om deze kant van de ring in z'n geheel tot erftoegangsweg om te bouwen.
- Van het Berkelsdijkje gemakkelijker naar de Swemcoperlaan laten rijden in plaats van via de Ds. van Koetsveldstraat;
- Deze variant zou aangevuld moeten worden met een aansluiting van de Oudlandselaan op Noordeindseweg door dit gedeelte ook 50 km te maken.

3.7 Variant 5 Westerscheldepad als 'inprikkers'

Vanuit de peiling zijn relatief veel opmerkingen gemaakt die de wens uitspreken om de Noordeindseweg te openen. De argumenten die hierbij genoemd worden, zijn de directheid van de verbinding, het gemak van de relatie en het heraansluiten van de Noordeindseweg op de rotonde zou goedkoper zijn dan de aanleg van het Westerscheldepad.

Vanuit de peiling zijn er een aantal inhoudelijke suggesties gedaan die betrekking hebben op de verkeersstructuur van Berkel, te weten:

- in plaats van Westerscheldepad is evt. verbinding ten noordoosten van sportvelden mogelijk: regio Oudlandselaan – Naardermeerstraat;
- maak van het Westerscheldepad en de Rivierenstraat eenrichtingsverkeer;
- busluis op de Sterrenweg;
- afsluiting Markermeerstraat. Dat is ook een sluiproute die eruit moet worden gehaald, wanneer voor deze variant gekozen wordt;
- hinder van de poller voorkomen door het eenrichtingsverkeer van de Julianastraat om te draaien. Het verkeer vindt vanaf de Wilhelminastraat gemakkelijk een weg terug via de Oranjestraat.

3.8 Variant 6 Eenrichtingsverkeer op Noordeindseweg en aanleg Berkelsdijkje

Bij variant 6 is het vooral het voorstel om eenrichtingsverkeer in te stellen op de Noordeindseweg in noordelijke richting, die veel reacties oproept. Daarnaast is het wederom het Westerscheldepad dat opvalt en wordt verwezen naar eerdere opmerkingen over het Berkelsdijkje.

Over de voorstellen voor eenrichtingsverkeer op de Noordeindseweg:

- Veel tegenstanders die pleiten voor het helemaal openen van de Noordeindseweg. Gebruikte argumenten: onduidelijke structuur, omrijden, belastingen terugrichting;
- Veel tegenstand van 30 km/h op Noordeindseweg, zoals ook bij andere varianten genoemd;
- Ook tegenstanders die de Noordeindseweg gesloten willen houden;
- Angst voor hogere snelheden op Noordeindseweg als deze eenrichting wordt;
- Doortrekken Berkelsdijkje is een relatief populaire maatregel, hoewel hier ook wel tegenstanders zijn.

Overige structuurbepalende opmerkingen bij deze variant zijn:

- bij instellen eenrichtingsverkeer Noordeindseweg mag Sterrenweg niet opengesteld worden voor de tegengestelde richting. Dus Sterrenweg eenrichtingsverkeer ook in noordelijke richting;
- Markermeerstraat doortrekken naar Oudlandselaan voor plaatselijk verkeer in Zuidelijke richting;
- maak van de Berkelsdijk eveneens eenrichtingsverkeer het dorp uit. Het door trekken van het Berkelsdijkje zou dan niet nodig zijn;
- van halverwege Westersingel ook eenrichtingsverkeer instellen in noordelijke en in zuidelijke richting;
- hinder van de poller voorkomen door het eenrichtingsverkeer van de Julianastraat om te draaien. Het verkeer vindt vanaf de Wilhelminastraat gemakkelijk een weg terug via de Oranjestraat;
- plaats een busluis op de Noordeindseweg net onder de Wilgenlaan.

3.9 Bevoorradersroutes

Voor verschillende mensen is het niet duidelijk wanneer routes als hoofdbevoorradersroutes worden aangewezen. De vraag is of deze routes daar dan ook geschikt voor moeten zijn dan wel geschikt voor worden gemaakt. Met name ten aanzien van het Berkelsdijkje wordt veelvuldig aangegeven dat dit niet zou kunnen vanwege de te beperkte breedte of de combinatie met fietsverkeer.

Daarnaast klinkt in sommige reacties ook door dat bij een doorgetrokken Berkelsdijkje een verbindende schakel gezien wordt, die zal leiden tot – in hun ogen – ongewenst (vracht)verkeer over de route Oostersingel-Planetenweg. Indirect is hierin weerstand te zien tegen de variant(en) met een doorgetrokken Berkelsdijkje voor het reguliere verkeer.

Met name van bewoners langs de Klapwijkseweg klinken er veel klachten door die duiden op de illusie dat deze GOW niet geschikt zou zijn voor veel (vracht)verkeer. Als belangrijk argument worden geluid- en trillinghinder genoemd. Maar ook de situatie op de (turbo-)rotondes met de fietsers worden als ongewenst verkeersonveilig aangemerkt in relatie tot het vrachtverkeer.

De suggesties die zijn gedaan, betreffen vooral het ontbreken van routes. De bevoorradersroutes moeten worden uitgebreid met zo te noemen secundaire routes, omdat uit de reacties blijkt dat de respondenten verder kijken dan alleen de hoofdroutes en daarbij dus constateren dat een (grote) supermarkt in de Sterrenwijk niet in de route zit net zomin als de winkels langs het oude lint aan de Noordeindseweg.

Andere aspecten die terugkeren zijn werken met venstertijden, zodat bevoorrading in de vroege ochtend plaatsvindt of na de avondspits, een verplichte rijrichting op de vrachtroute zodat vrachtverkeer elkaar niet klemrijdt, de poller-Herenstraat als instrument om regulier verkeer te weren maar vrachtverkeer juist te faciliteren.

Bevoorrading vanuit het noorden voert via een omweg, waardoor een kortsluitverbinding tussen Oostmeerland en Oudlandselaan wordt gemist. Deze zou als secundaire route via de bestaande Rivierenstraat of via het nieuwe Westerscheldepad opgenomen kunnen worden.

In z'n algemeenheid leeft de vraag hoe om te gaan met het geleiden en weren van vrachtverkeer. De hoofd- (en secundaire-) routes duidelijk(er) gaan bewegwijzeren of juist de overige wegen (allemaal) gesloten gaan verklaren voor vrachtauto's.

Een ander aspect dat genoemd wordt, is de vraag waarom niet kiezen voor één inprikker in één rijrichting via de Rodenrijseweg vanaf de Klapwijkseweg en dan links- of rechtsom de route vervolgen.

Op basis van de reacties moet voor de bevoorradersroutes in ieder geval:

- Secundaire routes worden toegevoegd (uitbreiding van het routeplan);
- Duidelijk(er) worden gemaakt dat Gebiedsontsluitingswegen bij uitstek geschikt zijn als onderdeel van hoofdbevoorradersroute;
- Duidelijk worden gesteld dat wanneer wegen onderdeel uitmaken van bevoorradersroute, deze daar geschikt voor zijn dan wel daarop worden aangepast;
- Een afweging plaatsvinden over een (secundaire) verbinding tussen Oostermeerlaan en Oudlandselaan en de gedachte van één inrikker en vooral of Berkelsdijkje doortrekken (nog wel) haalbaar blijkt en zo niet welke consequenties dat heeft voor de bevoorradersroutes.

Aspecten als venstertijden en verplichte rijrichtingen voor vrachtverkeer zijn nadere uitwerking van de basisvisie.

3.10 Fietsverkeer

In het algemeen blijkt dat respondenten het begrip fietsroutes gelijktrekken met fietspaden, want niet voor iedereen is het duidelijk dat fietsroutes ook prima kunnen samenvallen met erftoegangswegen.

Laakbaar fietsgedrag wordt regelmatig genoemd, zo ook de veiligheid op de fietsoversteekplaatsen zowel op de erftoegangswegen, zoals op het punt Gemeentewerf/Westersingel en op de gebiedsontsluitingsweg Oostersingel. De onduidelijkheid, het slechte zicht en het weinig voorrang krijgen op de FOP's van de rotondes is voor veel respondenten een punt van zowel zorg als ergernis.

Veel respondenten vinden dat de aangegeven fietsroute op het Berkelsdijkje niet op de dijk zelf kan/mag liggen. Fietzers moeten een alternatieve route krijgen of het autoverkeer moet juist worden geweerd, zodat fietsers veilig en ongehinderd via het Berkelsdijkje kunnen rijden.

Routes die naar het oordeel van de respondenten ontbreken op de kaart zijn de parallelroute ten oosten van de Noordeindseweg over de Sterrenweg-Pastoor Velthuisestraat-Van der Voortstraat-Wilhelminastraat en de fietsroute over de Raadhuislaan tussen de Gemeentewerf en het Berkelsdijkje. Daarnaast wordt verondersteld dat een fietsroute over de Naardermeerstraat eveneens ontbreekt, terwijl er ook zijn die vinden dat hier een fietspad zou moeten komen.

De nieuw beoogde fietsverbinding aan de noord-oostzijde die de Edelsteenwijk verbindt met de Landscheiding Noord is voor veel respondenten een ongewenste verbinding die ten koste gaat van rust en groen. Anderzijds zijn er ook weer reacties die juist pleiten voor deze verbinding die onderdeel uitmaakt van het vigerende fietsbeleidsplan van Lansingerland.

Veiligheid voor de fietsers wordt door de meerderheid belangrijk gevonden. Iets dat pas goed kan worden beoordeeld wanneer het fietsroutenetwerk op de varianten voor het autoverkeer wordt gelegd.

Op basis van de reacties moet voor de fietsroutes in ieder geval:

- Duidelijk worden gemaakt dat waar een hoofd fietsroute is gedacht deze eventueel kan samenvallen met een rustige erftoegangsweg zonder (noemenswaardige) fietsvoorzieningen;
- Worden vermeld ten aanzien van het Berkelsdijkje, dat de combinatie van auto- en fietsverkeer op het huidige 'dijkje' niet de bedoeling is en zo nodig in een alternatieve fietsroute/-voorziening zal worden voorzien. Bijvoorbeeld een nieuw fietspad of een alternatieve over de Prins Bernhardlaan, etc.;
- Net zoals bij de bevoorradersroutes worden nagegaan of er naast de hoofd- ook secundaire fietsroutes moeten worden aangegeven (en dus beoordeeld) om te voorkomen dat mensen het missen van (hun bekende en gebruikte) routes als een onvolledige en (te) theoretische benadering zien van het onderdeel fietsroutes in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan;

- Worden vermeld dat veiligheid op oversteekplaatsen en wegvakken belangrijke toetsingscriteria zijn in de beoordeling van de varianten, omdat de verkeersintensiteiten van het autoverkeer mede bepalend zijn voor de noodzaak van fietsvoorzieningen, welke afhangen van de varianten.

4 Te onderzoeken varianten

4.1 Inleiding

Zowel de reacties van de raadscommissie, als de reacties van de bezoekers van de inloopavond en die uit de peiling laten zien dat het mobiliteitsbeleid in Berkel leeft. De voorgestelde varianten zijn zorgvuldig bestudeerd en er zijn een groot aantal waardevolle suggesties gedaan. Ook blijkt dat de uitgangspunten van de verschillende varianten, in de verschillende plaatjes, herkend worden. Daar staat tegenover dat niet alle voorgestelde structuuraanpassingen op dezelfde wijze gewaardeerd worden, hetgeen tot een groot aantal suggesties heeft geleid.

Voor dit moment is het belangrijk om na te gaan welke wijzigingen het meest effectief zijn en recht doen aan de doelstelling om een goede en evenwichtige verdeling van het verkeer binnen de kern Berkel te krijgen, over die wegen die daarvoor geschikt (te maken) zijn. Daarnaast staat bij alle varianten voorop dat Lansingerland gekozen heeft voor het zogenaamde 'haltermodel' voor het centrum. Dat wil zeggen dat het parkeren aan de beide koppen geconcentreerd wordt en dat er geen doorgaand verkeer door het centrum gewenst/mogelijk is. Dat maakt dat veel suggesties uit de peiling afgevallen zijn, omdat zij tegen dit principe in gaan.

De overgebleven suggesties zijn zorgvuldig beoordeeld en op grond daarvan zijn bij een aantal varianten wijzigingen aangebracht.

Opgemerkt wordt dat als er vanuit de peiling aangegeven wordt dat een bepaalde structuurwijziging niet zinvol is, dat niet wil zeggen dat die daarmee ook uit de variant wordt gehaald of wordt gewijzigd. Het is juist de onderlinge vergelijking tussen de verschillende vormen waarin de maatregel wordt uitgevoerd, die het mogelijk maakt om de juiste maatregelen te vinden. Een voorbeeld is het opwaarderen van de Rivierenstraat naar een Gebiedsontsluitingsweg versus het aanleggen van het Westerscheldepad. Door beide door te rekenen, kan duidelijk worden welke het meest effectief is. Daar staat tegenover dat bij de uiteindelijke keuze voor een van beide routes, de aard en omvang van de maatregelen, de kosten, maar vooral ook de veiligheid en de leefbaarheid (draagvlak) een belangrijke rol zullen spelen.

4.2 Varianten

Op grond van de reacties wordt voorgesteld om alle 6 de varianten te handhaven. In aanvulling daarop worden de volgende wijzigingen aangebracht.

Referentievariant- Huidige situatie met blokkades.

Uiteraard wordt deze variant niet aangepast, het betreft immers het huidige referentiekader.

Variant 1 - Opheffen van beide blokkades Noordeindseweg en Herenstraat.

Deze variant is ontwikkeld om het effect te bepalen van het opheffen van de twee majeure blokkades in Berkel, te weten de poller in de Herenstraat en het ontbreken van een aansluiting op de rotonde aan het einde van de Noordeindseweg. Gezien de reacties is het wenselijk om zowel de 30 km/uur als de 50 km/uur variant voor de Noordeindseweg door te rekenen met het verkeersmodel. Andere wijzigingen worden niet aangebracht om een goed beeld te krijgen van verschuivingen van het verkeer binnen de gehele kern.

Door te rekenen varianten:

Variant 1a - Noordeindseweg 30 km/uur

Variant 1b - Noordeindseweg 50 km/uur

Variant 2 - Nieuwe buitenring.

Het basisprincipe van variant 2 is, evenals bij 3, het completeren van de ringenstructuur. De nieuwe buitenring zal een functie krijgen in het om de kern leiden van het verkeer. De binnenring zorgt voor een goede verdeling van het centrumgerichte verkeer naar de verschillende parkeervoorzieningen.

De variant is zo opgebouwd dat het maximale effect van de verdeling van het verkeer bereikt kan worden. Daarnaast zijn de aansluitingen van de binnenring op de buitenring zo gekozen dat de huidige overlast op een aantal specifieke wegvakken sterk vermindert wordt, zoals bij de Sterrenweg en de Rivierenstraat.

De suggesties met betrekking tot de aansluiting van de Planetenweg op de nieuwe buitenring zijn zorgvuldig afgewogen en worden als optie achter de hand gehouden als de uitkomsten van de eerste modelrun beschikbaar zijn.

De poller bij het centrum blijft gehandhaafd om het centrum autovrij te houden, maar ook om de wijk ten noorden van het centrum goed bereikbaar te laten zijn.

Om de ringenstructuur optimaal te laten functioneren is het wenselijk om het doorgaande verkeer door het dorp zoveel mogelijk te beperken. Daarom blijft de Noordeindseweg nabij de rotonde afgesloten en blijft de Sterrenweg gekoppeld aan de Planetenweg, maar niet rechtstreeks op de rotonde.

De uitkomsten van de modelberekeningen zouden er toe kunnen leiden dat er ook iets gedaan zou moeten worden aan de Markermeerstraat.

Door te rekenen varianten:

Variant 2a - Nieuwe buitenring.**Variant 2b – Aansluiten Planetenweg op rotonde nabij Sterrenweg****Variant 2c – Blokkade Markermeerstraat****Variant 3 - Bestaande buitenring vervolmaken.**

Voor variant 3 gelden dezelfde principes als voor variant 2. Ook hier moet het doorgaande verkeer geweerd worden en blijven de bestaande blokkades gehandhaafd. De verwachting is dat het sluiten van de bestaande buitenring, middels het doortrekken van het Berkelsdijkje, een alternatief gaat vormen voor de Sterrenweg. Echter de suggesties uit de peiling geven aanleiding om een tweetal opties in te bouwen, te weten:

- Naast het handhaven van de blokkade van de Noordeindseweg ook het afsluiten van de Sterrenweg en de Markermeerstraat aan de noordzijde;
- De poller in de Herenstraat permanent te maken en na te gaan wat de beste lokatie is in het gebied tussen het Vierkantje en de Krugerlaan.

Naar aanleiding van de suggesties uit de peiling is nog een derde optie naar voren gekomen. Het is ook mogelijk om in plaats van de afsluitingen van de Markermeerstraat en de Sterrenweg aan de noordzijde, ook een (semi-permanente) knip te maken in de Noordeindseweg net ten zuiden van de Wilgenlaan. In dat geval zou zelfs de Noordeindseweg weer volledig op de rotonde kunnen worden aangesloten, maar dat is feitelijk niet nodig.

Door te rekenen varianten:

Variant 3a - Bestaande buitenring vervolmaken.**Variant 3b - Blokkade op de Sterrenweg en de Markermeerstraat****Variant 3c - Semipermanente poller in Herenstraat ombouwen tot permanente blokkade****Variant 3d - Blokkade in de Noordeindseweg ten zuiden van de Wilgenlaan**

Variant 4 - Noordeindseweg als 'inprikker'.

Om een goede vergelijking te kunnen maken tussen het opheffen van de blokkade op de Noordeindseweg nabij de rotonde versus het handhaven van de blokkade, is deze variant ontwikkeld.

Echter op grond van de reacties van de peiling is het inderdaad denkbaar dat het verkeer bij openstelling in een fuik rijdt voor de huidige poller in de Herenstraat. Het doel van de structuur is een stemvork te ontwikkelen nabij de Oudelandselaan en de Krugerlaan dat het verkeer verdeelt over de binnenring. Om dit te bewerkstelligen zou het inderdaad voor de hand liggen om de poller in de Herenstraat te verplaatsen naar een lokatie net ten zuiden van de Krugerlaan, zoals een aantal respondenten aangeven. Dit minimaliseert ook het klemrijden bij de huidige poller wat veel respondenten als ongewenst omschrijven.

De uitkomsten van de modelberekeningen zullen uit moeten wijzen of de verdeling van het verkeer ook daadwerkelijk zal gaan ontstaan. Een selected linkanalyse op de Noordeindseweg tussen de Wilgenlaan en de Krugerlaan zal deze informatie verschaffen. Met een dergelijke analyse kan op de Noordeindseweg nagegaan worden waar het verkeer vandaag komt en waar het naar toe gaat.

Dezelfde berekeningen zullen ook aan moeten tonen of de, door veel respondenten aangegeven gewenste doortrekking van het Berkelsdijkje, in deze variant gewenst/noodzakelijk is.

Door te rekenen varianten:

Variant 4a - Noordeindseweg als 'inprikker'.

Variant 4b - Poller op Noordeindseweg ten zuiden van de Krugerlaan

Selected link Noordeindseweg tussen Wilgenlaan den Krugerlaan in zuidelijke richting.

Variant 5 - Westerscheldepad als 'inprikker'.

De kern van de variant zit in het aanleggen van een nieuwe inprikker aan de westzijde van het centrum, rechtstreeks tegenover de aansluiting van de Binnenring op de parkeervoorzieningen.

Verschuiven van het Westerscheldepad in Noordelijke richting, leidt weliswaar tot een kortere afstand tot de rotonde nabij de Noordeindseweg, maar geeft ook een extra knik op de Oudelandselaan. Vanuit dat oogpunt is een verschuiven minder gewenst. Modelmatig zal dit nauwelijks effect hebben.

Uit de modelberekeningen zal blijken hoeveel verkeer er uiteindelijk op de Rivierenstraat en het Westerscheldepad komt te rijden. Op grond van de uitkomsten kan ingeschat worden of eenrichtingverkeer op beide straten tot een betere verdeling van het verkeer zal leiden.

Als de Markermeerstraat en de Sterrenweg relatief druk blijven is afsluiten aan de noordzijde voor beide een optie.

Door te rekenen varianten:

Variant 5a - Westerscheldepad als 'inprikker'.

Variant 5b - Blokkade op Markermeerstraat en Sterrenweg aan noordzijde

Variant 6 - Eenrichtingsverkeer op Noordeindseweg en aanleg Berkelsdijkje.

Deze variant is feitelijk een variant op variant 1, waarbij deze variant, binnen redelijke kosten, realiseerbaar lijkt te zijn. Er zijn vanuit de peiling een aantal waardevolle suggesties gedaan met betrekking tot de rijrichting van het eenrichtingsverkeer op de Noordeindseweg en de Sterrenweg. De voorgestelde structuur is het vertrekpunt van de berekeningen. Naar verwachting zal dit al een aanzienlijke verbetering betekenen voor de verkeersdruk in het noordelijk deel van Berkel. De uitkomsten van de modelrun kan leiden tot aanvullende runs met andere configuraties in het eenrichtingsverkeer op de Noordeindseweg, de Sterrenweg, maar mogelijk ook de Markermeerstraat.

Door te rekenen varianten

Variant 6a - Eenrichtingsverkeer op Noordeindseweg en aanleg Berkelsdijkje.

**Variant 6b – Eenrichtingsverkeer op Noordeindseweg, Markermeerstraat en Sterrenweg
in Noordelijke richting**

5 Vervolgproces

5.1 Inhoudelijk onderzoek

De resultaten van de verkeersmodelberekeningen worden gebruikt om de meest wenselijke varianten verder te optimaliseren. Daarnaast worden een aantal andere aspecten van de varianten in beeld gebracht, te weten:

- Bepalen milieu-effecten (globaal)
- Maakbaarheid
- Kosten

5.2 Vervolgproces

Wanneer de noodzakelijke technische gegevens van de verschillende varianten beschikbaar zijn, kan een inhoudelijke afweging gemaakt worden tussen de verschillende varianten. Op grond hiervan kan bestuurlijk een voorkeursvariant worden aangewezen. Het is denkbaar dat dit een zogenaamd ideaal- of eindplaatje zal zijn. Deze variant kan dan in een aantal fasen gerealiseerd gaan worden.

Na fase 2 volgen nog de fase 3 en 4, waarbij respectievelijk het mobiliteitsplan wordt opgesteld en de bestuurlijke verankering plaats vindt.

