

MEMO

Aan : Dick van Straten, gemeente Barendrecht
 Van : Peter Nijhout
 Kopie : Jos Hengeveld
 Dossier : BA3192-100-100
 Project : Vrouwepolder Lageweij
 Betreft : Beantwoording vragen m.b.t. vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit Ruimtelijke ordening bestemmingsplan Lageweij Vrouwepolder

Ons kenmerk : MO-AF20100938
 Datum : 3 december 2010

In een brief van de VROM inspectie zijn een aantal opmerkingen gemaakt met betrekking tot mobiliteitseffecten en geluid en luchtkwaliteit. Er is verzocht om een nadere analyse op te stellen waarbij de referentie 2020 en de spitseffecten van het plan op de (aansluitingen bij) A29 in beeld worden gebracht. In deze memo presenteert DHV deze analyse.

Verkeersproductie en attractie planontwikkeling

Voor de geluidberekeningen¹ is gebruik gemaakt van verkeersgegevens uit het verkeersmodel Barendrecht, een model gebaseerd op het RVMK maar verfijnd voor de gemeente Barendrecht voor o.a. het centrumplan. Voor het akoestisch is gebruik gemaakt van een referentiemodel voor het jaar 2020 waarin Vrouwepolder Lageweij is ontwikkeld. Het aantal aankomsten en vertrekken in het gebied voor de ochtend- en avondspits is weergegeven in tabel 1. Het aantal aankomsten en vertrekken op etmaal is bijna 6500 motorvoertuigen. Dit is berekend door uit te gaan van deze spitscijfers en op te hogen naar een etmaal.

Nr	Locatie	Richting	Intensiteiten (mvt/uur)	
			Ochtendspits	Avondspits
1	Nieuw industrieterrein	ingaaand verkeer	25	0
		uitgaand verkeer	0	25
2	Oude trambaan	ingaaand verkeer	125	325
		uitgaand verkeer	225	200
3	Zichtwei	ingaaand verkeer	0	25
		uitgaand verkeer	25	0
	SubTotaal	ingaaand verkeer	150	350
		uitgaand verkeer	250	225
	Totaal	ingaaand + uitgaand	400	575

Tabel 1 Verkeersproductie en attractie planontwikkeling

Mobiliteitseffecten planontwikkeling op A29, onderliggende kruispunten en onderliggend wegennet.

Om dit effect te kunnen bepalen is een nieuw model gemaakt, gelijk aan het referentiemodel met dit verschil dat de planontwikkeling in Vrouwepolder Lageweij er niet is. Op deze manier wordt inzichtelijk op welke wegen het drukker wordt bij de ontwikkeling van Vrouwepolder Lageweij. Tabel 2 geeft voor de ochtendspits en de avondspits de extra intensiteiten op de toe- en afritten van de A29 en enkele wegen in het studiegebied. Ook hier is de omrekening naar etmaal inzichtelijk gemaakt.

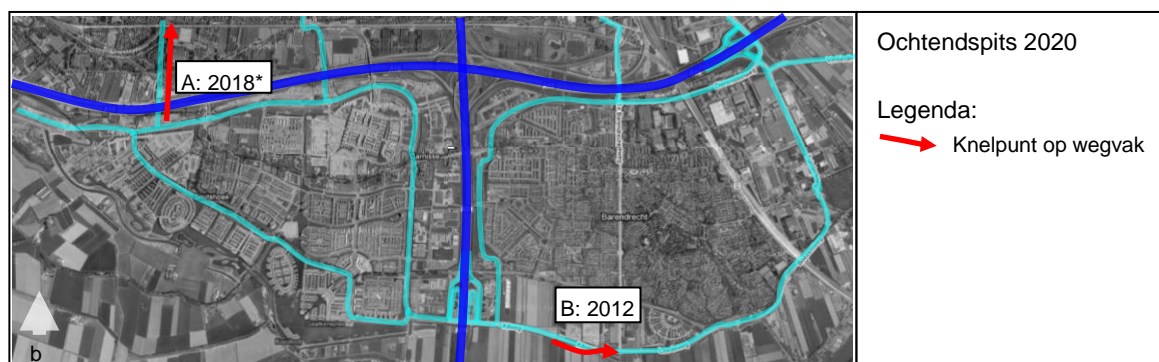
¹ Lageweij-Vrouwepolder te Barendrecht, Akoestisch onderzoek, Gemeente Barendrecht, oktober 2009

Uit tabel 2 wordt duidelijk dat de planontwikkeling zorgt voor een extra verkeersbelasting van de toe- en afritten. In absolute zin is deze toename in de spitsuren niet zo groot (maximaal 100 mvt/uur). Relatief is dat voor bijvoorbeeld de toerit naar de A29 Noord vanaf de Kilweg in de ochtendspits relatief hoog, namelijk 20%.

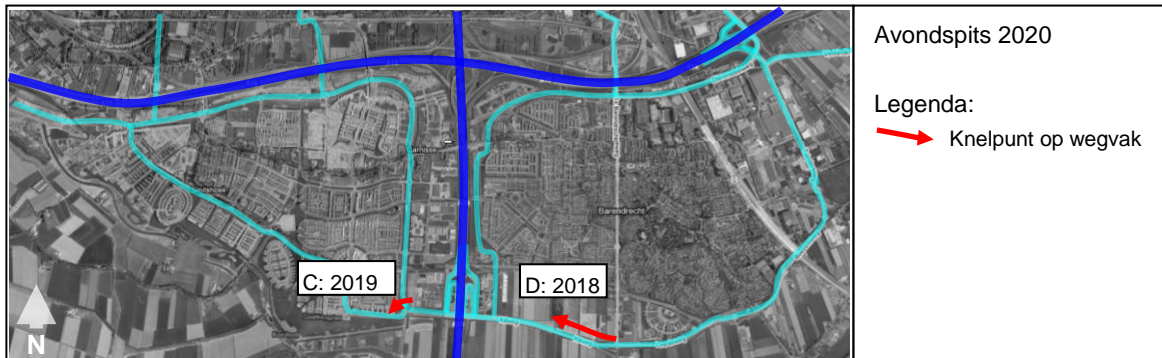
Nr	Locatie	Richting	Ochtendspits			Avondspits		
			Intensiteiten mvt/uur	Toename V/L		Intensiteiten mvt/uur	Toename V/L	
				absoluut mvt/uur	relatief %		absoluut mvt/uur	relatief %
1	Toe- / afrit A29 west	A29	450	0	0	725	0	0
		Kilweg	725	50	7%	1400	75	5%
2	Toe- / afrit A29 oost	A29	500	100	20%	1025	75	7%
		Kilweg	1475	-25	-2%	725	0	0%
3	Middelweg	Kilweg	175	25	14%	400	50	13%
		Middeldijk	400	25	6%	425	25	6%
4	Kilweg	Middelweg	1625	25	2%	1350	100	7%
		Op/afrit A29	600	125	21%	1325	125	9%
5	Kilweg	3e Barendrechtseweg	1300	0	0%	975	150	15%
		Middelweg	475	150	32%	1050	50	5%
6	3e Barendrechtseweg	Kilweg	250	25	10%	375	50	13%
		Middeldijk	325	25	8%	350	25	7%
7	Kilweg	3e Barendrechtseweg	225	25	11%	500	50	10%
		Middeldijk	600	25	4%	500	25	5%

Tabel 2: Intensiteiten zonder Vrouwepolder Lageweij en toenames bij ontwikkeling van Vrouwepolder Lageweij

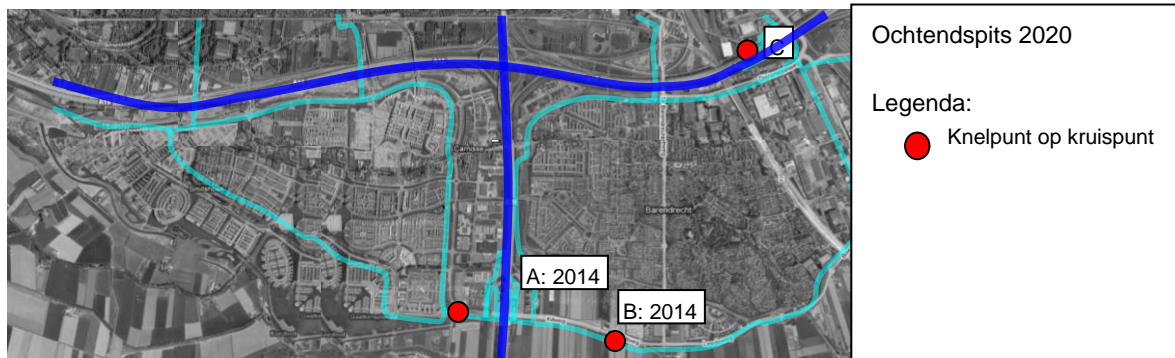
De hamvraag is nu of deze planontwikkeling voor problemen in de verkeersafwikkeling zorgt. In 2009 heeft DHV de studie "Verkeersonderzoek rondwegen gemeente Barendrecht" voor de gemeente Barendrecht uitgevoerd. In deze studie zijn aanpassingen voorgesteld voor de Kilweg en de kruispunten op de Kilweg. De figuren 1 t/m 4 geven de knelpunten weer in de ochtend- en avondspits op wegvak- en op kruispuntniveau uit de rondwegenstudie.



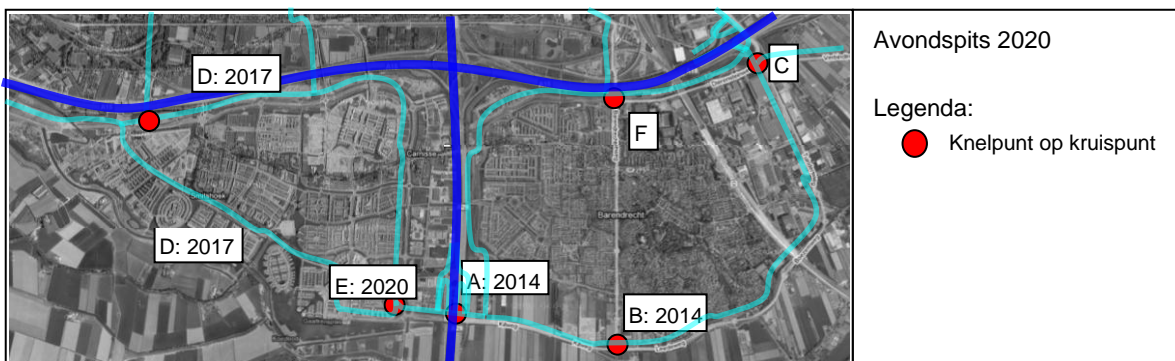
Figuur 1 : knelpunten op wegvakken ($I/C > 0,8$) ochtendspits 2020



Figuur 2 : knelpunten op wegvakken ($I/C > 0,8$) avondspits 2020



Figuur 3 : knelpunten op kruispunten ochtendspits 2020



Figuur 4 : knelpunten op kruispunten avondspits 2020

De analyse uit de rondwegenstudie bevestigde bevindingen uit een studie die het Groen Golf Team heeft uitgevoerd in 2005. In dit rapport is aangegeven dat de verkeersregelingen bij de Kilweg en de toe- en afritten naar de A29 geoptimaliseerd kunnen worden en tot 2014 voldoende ruimte bieden. Deze optimalisaties zijn nog niet doorgevoerd.

Als Vrouwepolder Lagewij niet wordt aangelegd dan zullen de knelpunten zoals hierboven vermeld zich later voordoen. Hoeveel later is niet onderzocht in detail onderzocht. Anders gezegd bij ontwikkeling van de Vrouwepolder Lagewij zullen de verkeersproblemen op de kruispunten bij de Kilweg zich eerder voordoen, maar niet eerder dan vermeld in bovenstaande figuren.

De gemeente Barendrecht onderzoekt de verkeerssituatie rondom de Kilweg en de aansluitingen op de A29 op dit moment. Oplossingen voor verbeteringen zijn aanwezig op het onderliggende wegennet. De kruispunten onderaan de toe- en afritten van de A29 kunnen qua capaciteit nog uitgebreid worden.

Geluid- en luchtkwaliteit

Zoals eerder vermeld onder het kopje *Verkeersproductie en attractie planontwikkeling*, is in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met de toename van verkeersbewegingen ten gevolge van de ontwikkeling. Deze ontwikkeling heeft dus enige invloed op de geluid- en luchtberekeningen. Er is niet in detail berekend wat de invloed is. Wel kan gesteld worden dat de toename van het verkeer relatief beperkt is en de invloed op de geluidbelastingen en de luchtkwaliteit hierdoor niet zeer groot.