

Aan de gemeenteraad

datum 20 december 2022
zaaknr. 505307
behandeld Cluster Regie en Planvorming
door
onderwerp Noordeinde, Roelofarendsveen
bijlage(n)

Geachte leden van de raad,

Inleiding

Tijdens de raadsvergadering van 7 maart 2022 heeft de raad het college opdracht gegeven om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om het Noordeinde in Roelofarendsveen verkeersveilig en toegankelijk te houden voor iedereen maar, met name voor schoolgaande kinderen. In de afgelopen maanden zijn de verschillende mogelijkheden hiertoe onderzocht. Met deze brief willen we de gemeenteraad meenemen in de verschillende oplossingsrichtingen en de uit te voeren quickscan.

De oorzaak van de verkeersdruk ligt vooral op het Noordeinde. In onze aanpak ligt de focus dan ook op het Noordeinde, en minder op het Zuideinde. Een goede en toekomstbestendige oplossing voor de verkeersafwikkeling op het Noordeinde zal ook het Zuideinde ontlasten.

Bij de situatie op het Noordeinde gaan de termen verkeersveiligheid en verkeerscapaciteit hand in hand. De raad heeft opgeroepen tot het verbeteren van de verkeersveiligheid. De belangrijkste reden hiervoor is de toegenomen verkeersdruk / verkeersintensiteit van de afgelopen jaren. Het Noordeinde zit daardoor al aan een zeer hoge verkeersintensiteit. Het verhogen van de capaciteit (de hoeveelheid verkeer dat de weg aan zou kunnen) kan dus leiden tot een grotere verkeersveiligheid.

Op 27 juni 2022 is de complexiteit van werken aan het Noordeinde al besproken in een C&K avond over wegen. In deze raadsinformatiebrief nemen wij u mee in de stappen die het college heeft gezet, en de uitdagingen die deze casus met zich meebrengt.

Verkeerscapaciteit:

Zoals de motie al benoemt zegt de *Actualisatie VSP Roelofarendsveen* van bureau Goudappel Coffeng dat de verkeerscapaciteit op het Noordeinde wordt overschreden. Door de verdere ontwikkeling van de dorpskern, verdichting van Braassemerland en de uitbreiding van IKC Kaskade is het aannemelijk om te stellen dat de verkeersdruk de komende jaren nog verder zal toenemen. Dit zal een direct effect hebben op de verkeersveiligheid en de veiligheidsbeleving van met name de fietsers op het Noordeinde.

Daarnaast zou volgens onze eigen richtlijnen bij een mogelijke reconstructie het Noordeinde ingericht moeten worden volgens het principe van Duurzaam Veilig. Hierbij hoort een afwaardering van 50 km naar 30 km vanwege de categorisering van de weg. Door een dergelijke afwaardering komt er in theorie ook minder capaciteit op de weg beschikbaar. Dit zal een averechts effect hebben op de verkeersveiligheid.

Oplossingsrichtingen

Onderstaand nemen wij u mee in de onderzochte oplossingsrichtingen voor het capaciteitsvraagstuk op het Noordeinde:

Technische mogelijkheden

Zoals gecommuniceerd op 27 juni is een grootschalige reconstructie technisch een uitdagende opgave. Dit heeft te maken met verschillende factoren. Allereerst is het waterpeil hoog, zeker in relatie tot de hoogte van de aangrenzende woningen. Het ophogen van de weg zal al snel leiden tot wateroverlast in de woningen. Daarnaast is het Noordeinde een gebied met een hoge zettingsgevoeligheid en bevindt zich onder de huidige verharding nog een oude betonschoeiing. Het verwijderen van deze schoeiing zal niet alleen kostbaar zijn, maar ook effect hebben op de waterhuishouding en de zetting in het gebied.

Conclusie: Technisch gezien is een reconstructie van het Noordeinde mogelijk, maar het is complex en (dus) kostbaar.

Ruimtelijke mogelijkheden

Op papier kan capaciteitsuitbreiding plaatsvinden door het verbreden van de weg of het realiseren van een vrij liggend fietspad. Het Noordeinde kenmerkt zich echter door lintbebouwing. Deze bebouwing staat relatief dicht op de weg, en zorgt er voor dat er maar zeer beperkt ruimte is voor verbreding of een vrij liggend fietspad.

Zelfs wanneer al het groen (de bestaande groenstroken tussen de rijbaan en het trottoir) wordt opgeofferd, zal dit niet voldoende zijn om de benodigde capaciteitsuitbreiding te realiseren.

Conclusie: Ruimtelijk gezien is het niet mogelijk om de benodigde capaciteitsuitbreiding te realiseren, en zal er dus gezocht moeten worden naar andere manieren om de hoeveelheid verkeer op het Noordeinde te reduceren.

Overige oplossingen**- Eenrichtingsverkeer**

Het invoeren van eenrichtingsverkeer op het Noordeinde is een suggestie die al meermaals is gedaan. Er ontstaat op die manier een 'cirkel' van het Noordeinde, Braassemdreef, Floraweg en Kerkweg.

Hoewel dit een makkelijke en simpele oplossing lijkt, zitten er toch meerdere haken en ogen aan. De verkeersdruk op de Kerkweg zal substantieel toenemen, terwijl deze weg hier niet op ingericht is. In feite wordt een deel van het probleem bij het invoeren van eenrichtingsverkeer dan ook verplaatst naar de Kerkweg. Daarnaast zijn de kunstwerken op de Kerkweg en de Floraweg niet berekend op het verkeer dat hier dan genoodzaakt wordt gebruik van te maken. Als deze keuze gemaakt wordt, vraagt dit dus een goede afweging en de nodige fysieke aanpassingen aan de bestaande infrastructuur.

Conclusie: Het invoeren van eenrichtingsverkeer in de cirkel Noordeinde, Braassemdreef, Floraweg en Kerkweg is mogelijk, maar moet nader onderzocht worden. Het Noordeinde zal weliswaar ontlast worden, maar voorkomen moet worden dat de problemen zich verplaatsen naar de Kerkweg. Daarnaast vraagt dit een oplossing voor de kunstwerken op de Kerkweg en Floraweg die hier niet op zijn toegerust.

- Andere parkeeroplossingen

Geparkeerde auto's vormen op verschillende plekken langs het Noordeinde 'hindernissen' voor zowel auto's als fietsers. Deze geparkeerde auto's belemmeren enerzijds de doorstroming, anderzijds halen ze op rustige momenten de snelheid uit het verkeer.

Buiten het parkeren op de weg, zijn er rondom het Noordeinde weinig openbare parkeermogelijkheden. Gezien de eerdergenoemde lintbebouwing, is er ook weinig ruimte voor het aanleggen van deze parkeerplekken. Een combinatie van 'parkeerkoffers' op locaties waar dit wel mogelijk is, met het zoveel mogelijk parkeren op eigen terrein kan bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op het Noordeinde. Hierbij moet vooral gekeken worden naar het gebied tussen Noordeinde 133 en Noordeinde 175.

Conclusie: In overleg met bewoners moeten er alternatieven uitgewerkt worden voor het parkeren op de openbare weg. Het effect is wellicht beperkt, maar op korte termijn is dit de maatregel die het snelst effect kan hebben.

- Extra doorsteek Noordeinde - Floraweg

Gezien de beperkte mogelijkheden, moet er ook gekeken worden naar een nieuwe doorsteek tussen het Noordeinde en de Floraweg als structurele oplossing. Binnen de werkgroep Braassemerland wordt er ook gekeken naar een fietsverbinding door fase 11 richting de Kerkweg, inclusief verbindingen met de Vergeten Groentewijk. Met een aansluiting van deze mogelijke fietsverbinding op de nieuw te realiseren doorsteek, ontstaat er een robuuste en toekomstbestendige oplossing voor zowel te fiets- als het autoverkeer.

Met een extra doorsteek wordt het Noordeinde substantieel en toekomstbestendig ontlast. Naast de nieuwe doorsteek vraagt dit ook een aanpassing van de kunstwerken op de Floraweg. Er zal een onderzoek nodig zijn om de ruimtelijke haalbaarheid van een dergelijke doorsteek in beeld te brengen.

Conclusie: Een extra doorsteek Floraweg – Noordeinde lijkt een structurele oplossing te zijn voor de problemen op het Noordeinde. Dit vraagt een nadere uitwerking op het gebied van onder andere ruimtelijke haalbaarheid en afstemming met Braassemerland.

Quickscan

Gezien de ruimtelijke beperkingen en technische uitdagingen, lijken er drie mogelijke oplossingsrichtingen te zijn die (een stukje) bij kunnen dragen aan het verlagen van de verkeersdruk en daarmee verbetering van de verkeersveiligheid op het Noordeinde. Dit zijn het zoeken naar alternatieven voor het parkeren op het Noordeinde en het realiseren van een nieuwe doorsteek vanaf het Noordeinde naar de Floraweg en het invoeren van eenrichtingsverkeer op het Noordeinde, Kerkweg en Floraweg met de daar bijhorende aanpassingen aan de bestaande infrastructuur.

Voor alle drie de oplossingsrichtingen is er een nader onderzoek nodig naar de haalbaarheid, betaalbaarheid en het effect op de verkeersintensiteit / verkeersveiligheid.

Op het gebied van het parkeren ligt de vervolgvraag met name op de ruimtelijke inpasbaarheid van parkeeralternatieven en de afstemming hiervan met bewoners. Voor een eventuele nieuwe doorsteek moet er een studie gedaan worden naar mogelijke locaties, de samenhang met Braassemerland en een eerste financiële doorrekening.

Bij de optie waarbij het Noordeinde, de Kerkweg en de Floraweg worden ingericht als eenrichtingsverkeer is er nader onderzoek nodig naar de effecten van deze maatregel op de Kerkweg, de fysieke ingrepen die hiervoor nodig zijn en het te verwachten effect van deze maatregel op de langere termijn.

Een quickscan waarin deze drie oplossingsrichtingen verder worden uitgewerkt moet antwoorden geven op deze vragen, waardoor een afgewogen besluit kan worden genomen over een toekomstbestendige oplossing voor een verkeersveilig Noordeinde.

Kosten

In het CUP is € 50.000,- opgenomen voor de 'snelle acties'. Dit bedrag zal ingezet worden voor het uitvoeren van de quickscan naar deze drie oplossingsrichtingen.

Prioritering

Naast het vraagstuk over het Noordeinde, wordt er op dit moment ook gewerkt aan een overzicht van prioriteiten op het gebied van riolering, staat van de wegen en verkeersveiligheid. Dit moet leiden tot een integraal overzicht van de investeringsprojecten voor de komende jaren. We verwachten u deze prioritering in de loop van Q1 2023 aan te kunnen bieden. Het Noordeinde staat in verband met het veiligheidsvraagstuk hoog op deze prioritering. Om vaart in dit project te houden is de afweging gemaakt om met voor het Noordeinde niet te wachten op de bespreking van de prioritering.

Afsluiting en vervolg

De komende periode zal er door middel van een quickscan gewerkt worden aan de uitwerking van de drie oplossingsrichtingen. Zodra de quickscan naar de drie oplossingsrichtingen is afgerond, of zoveel eerder er een besluit van de gemeenteraad wenselijk is, zullen we bij u terug komen met een voorstel en eventuele vervolgvraag met betrekking tot de benodigde middelen.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Kaag en Braassem,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,
R. van Zijl A. Heijstee-Bolt

