

Raadsavond	27-5-2024
Zaaknummer	648936
Portefeuillehouder	Dolf Kistemaker
Vorbereid door	Beheer & Projecten
Onderwerp	Aanpak verkeersveiligheid Noordeinde - Zuideinde

Beslispunten

1. Een afweging te maken tussen de twee prioriteiten uit het Raadsakkoord, te weten wonen en verkeersveiligheid, en in dit geval prioriteit te geven aan het thema verkeersveiligheid boven wonen;
2. Een voorkeur uit te spreken voor de realisatie van een tijdelijk fietspad door fase 11 van Braassemerland;
3. Het college opdracht te geven tot het definitief uitwerken van een nieuwe verbinding tussen het Noordeinde en de Floraweg/Geestweg;
4. Steun uit te spreken voor de maatregelen op de korte termijn.

Wat willen we bereiken

- Het beoogd effect van dit besluit is dat de verkeersveiligheid op het Noordeinde verbetert door het tijdelijke fietspad, omdat het gros van het fietsverkeer dan verplaatst naar dit fietspad. Met het verder uitwerken van een nieuwe verbinding tussen het Noordeinde en de Floraweg wordt een structurele oplossing gevonden voor de verkeersdrukke op het Noordeinde.
- Het realiseren van voldoende betaalbare woningen in Kaag en Braassem en in dit geval specifiek in deelgebied 11, waarin relatief veel sociale woningbouw is opgenomen.

Samenvatting

Als reactie op de zorgen over verkeersveiligheid op en rondom het Noordeinde – Zuideinde stelt het college voor om een principebesluit te nemen om een tijdelijk fietspad aan te leggen in fase 11 van Braassemerland. Deze zou van de Akkers naar de Kerkweg komen te liggen. Het belangrijkste argument is dat het fietspad een snelle en veilige oplossing biedt voor de verkeersproblematiek. Parallel daaraan vraagt het college aan de raad om een raadsopdracht voor het definitief uitwerken van een nieuwe verbinding tussen het Noordeinde en de Floraweg – Geestweg. Dit geldt als duurzame, structurele oplossing voor de verkeersdrukke op het Noordeinde. Tussentijds worden er andere acties uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren en vragen we de raad hiervoor steun uit te spreken.

Inleiding

Tijdens de raadsvergadering van 7 maart 2022 heeft de gemeenteraad het college van burgemeester en wethouders opdracht gegeven om te onderzoeken welke technische mogelijkheden er zijn om het Noordeinde in Roelofarendsveen verkeersveilig en toegankelijk te houden. In de afgelopen periode zijn diverse mogelijkheden hiertoe onderzocht.

Naar aanleiding van de vertrouwelijke C&K-avond van de raad in november 2023 en de publicatie van het rapport over de verkeersveiligheid op het Noordeinde/Zuideinde was duidelijk dat meer participatie van de omgeving wenselijk was. Daarom is er de afgelopen periode door de organisatie en de omgevingsmanager uitvoerig geparticipeerd op het Noordeinde, Zuideinde en omliggend gebied in Roelofarendsveen.

Participatie

De omgevingsmanager heeft een uitgebreid en zorgvuldig participatieproces vormgegeven waarin bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden zijn geraadpleegd. Hieruit blijkt dat de situatie op het Noordeinde en omgeving, zoals geschetst in het rapport van GoudAppel + WaalPartners, in grote mate wordt herkend en erkend. Bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden maken zich zorgen over de veiligheid van met name de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsende schoolkinderen, en de (toenemende) drukte rondom de school. De oorzaak van de verkeersdruk ligt met name op het Noordeinde. De noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren komt voort uit de toegenomen verkeersdruk in de afgelopen jaren. Het Noordeinde heeft daardoor al een zeer hoge verkeersintensiteit. De drukte rondom de schooltijden is nadrukkelijk niet het enige probleem, maar zorgt wel voor een toename van kwetsbare verkeersdeelnemers. Met of zonder school staat de verkeerscapaciteit van het Noordeinde onder druk.

Aanbevelingen

In de rapportage van GoudAppel + WaalPartners werd een aantal aanbevelingen gedaan.

- I. Onderzoeken exacte ligging doorsteek Zuideinde – Floraweg;
- II. Tijdelijke maatregelen voor fietsverkeer;
- III. Communicatie richting/met omgeving;
- IV. Herinrichting Zuideinde;
- V. Vervangen verkeersbruggen.

Aanbeveling vier en vijf zijn met elkaar verbonden, maar voor de korte termijn nog niet van toepassing. Onder het kopje argumenten gaan we nog nader in op deze aanbevelingen. Wij zijn met aanbeveling een tot en met drie de afgelopen maanden bezig geweest om tot een voorstel te komen dat op draagvlak kan rekenen uit de omgeving, maar ook haalbaar is. Het uitgebreide participatieproces sinds het openbaar maken van de rapportage is intensief en omvangrijk geweest. Er is een bewonersavond geweest met meer dan 250 bezoekers, er waren wandelingen door het gebied, 20 keukentafelgesprekken en 82 contactmomenten tussen inwoners en de omgevingsmanager. Er zijn 37 oplossingsrichtingen aangedragen en ruim 200 mensen hebben aangegeven op de hoogte gehouden te willen worden via e-mail gedurende het proces.

Een van de belangrijkste uitkomsten van het participatieproces is dat er geen draagvlak is voor een nieuwe verbinding van het Zuideinde naar de Floraweg binnen het eerder aangegeven zoekgebied. Individuele bewoners, maar ook de VVE van het Tulpenpad hebben aangegeven niet mee te willen werken. Wij concluderen hieruit dat het realiseren van een nieuwe verbinding op het Zuideinde op vrijwillige basis niet haalbaar is omdat deze verbinding ruimtelijk dan niet meer in te passen.

Omwonenden vinden het ook jammer dat er geen gebiedsvisie is voor de Floraweg – Geestweg. De eerste stappen voor zo'n gebiedsvisie worden inmiddels door de ambtelijke organisatie gezet.

Voorstel

Om de conclusies van het rapport van GoudAppel + WaalPartners, maar bovenal de opgehaalde input vanuit het participatieproces recht te doen stellen wij u voor om in principe in te stemmen met de realisatie van een tijdelijk fietspad door fase 11 van Braassemerland. Dit fietspad zou direct vanuit de Akkers (Vergeten Groentewijk) richting de Kerkweg gerealiseerd moeten worden. Het optimale tracé loopt vanaf de Palmkool naar de Kerkweg. Hieronder illustreren we het mogelijke tracé en de huidige route op het Noordeinde.



Door het aanleggen van dit fietspad komen we tegemoet aan de wens van de omgeving en uitkomst van het participatieproces om snel maatregelen te treffen. Met deze relatief snelle infrastructurele maatregel creëren we een fietspad dat een aantrekkelijke, kortere en bovenal veiligere wijze vormt om bij de Kiem te komen. Bovenal zorgt dit fietspad dat de meest kwetsbare verkeersdeelnemers een veilige alternatieve en (voor sommige gebruikers) snellere route naar school krijgen. Dit zal het veiligheidsgevoel positief beïnvloeden en recht doen aan de input die is opgehaald in het participatieproces. Daarnaast zorgt deze tijdelijke oplossing ervoor dat er “tijd gekocht” wordt om een duurzame, structurele oplossing te realiseren voor de verkeersdruk op het Noordeinde. Want het fietspad lost niet het capaciteitsprobleem op het Noordeinde op.

We vragen om een principebesluit, omdat er eerst overeenstemming met de VOF Braassemerland gevonden moet worden. In het kopje “risico’s” vertellen we daar meer over.

Naast de prioriteit voor verkeersveiligheid kennen we in het Raadsakkoord 2022-2026 een prioriteit voor het thema wonen. Het gebied waarin het tijdelijke fietspad kan worden gerealiseerd is deelgebied 11 van het project Braassemerland. Dit deelgebied is mede op verzoek van de gemeente naar voren gehaald in de realisatie om dat er relatief veel sociale woningbouw onderdeel is van het programma. Met de keuze voor de aanleg van het tijdelijk fietspad kan dit 'naar voren halen' niet worden gerealiseerd. Hier zijn ook twee botsende belangen binnen onze prioriteiten waaruit een keuze moet worden gemaakt.

Gezien het proces rond Noordeinde-Zuideinde hebben wij na afweging van alle belangen en met name ook het participatieproces de voorkeur gelegd bij de verkeersveiligheid.

Korte termijn

Aangezien de realisatie van het tijdelijke fietspad nog enkele maanden in beslag zal nemen, zullen in de periode tot realisatie nog meerdere acties worden uitgevoerd. Dit doen wij naast de maatregelen die inmiddels al zijn uitgevoerd. Denk hierbij aan acties in combinatie met de school om mensen uit de auto te krijgen, maar ook fysieke maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Zoals bijvoorbeeld een bewustwordingscampagne samen met de school en een pilot met het fysiek afsluiten van de Kerkweg tijdens haal- en brengtijden. In de onderstaande tabel schetsen we enkele (mogelijke) maatregelen met de termijn daarbij. Veel van deze maatregelen zijn opgehaald tijdens de participatiebijeenkomsten.

Bij korte termijn moet u denken aan een periode tot vier maanden tot uitvoering. Middellange termijn betreft vier tot twaalf maanden en lange termijn zijn maatregelen die langer dan twaalf maanden nodig hebben tot realisatie.

Het is ook belangrijk om op te merken dat sommige maatregelen nog worden uitgewerkt. Het kan zijn dat deze maatregelen uiteindelijk om technische, praktische of verkeersveiligheidsredenen niet (kunnen) worden uitgevoerd.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
Houding en gedrag weggebruikers	Houding en gedrag weggebruikers	Houding en gedrag weggebruikers
	Tijdelijk fietspad door fase 11 Braassemerland	
Vernieuwen belijning Noordeinde - Zuideinde		
Pilot: Kerkweg afsluiten op schoolmomenten (in- en uitgaan school)		
		Herinrichten Noordeinde – Zuideinde 30 km/u
		Vrachtwagenverbod Noordeinde
Voetgangersoversteekplaats realiseren ter hoogte van Noordeinde 88. Het fietspad uit de Poelen		
	Spreiding haal- en brengtijden school	
	Pilot met een kiss & ridestrook op de Kerkweg	

		Nieuwe verbinding Noordeinde – Floraweg / Geestweg
		Herinrichten Kerkweg als fietsstraat
Het weren van bouwverkeer tijdens haal- en breng tijden via anterieure overeenkomsten		
Tijdelijk niet in behandeling nemen van nieuwe bouwinitiatieven		

Al uitgevoerde maatregelen

De afgelopen periode zijn er al diverse maatregelen genomen, zoals belijning op de bruggen op het Noordeinde en Floraweg. De VOP (Voetganger oversteekplaats) op het Zuideinde wordt binnenkort opnieuw aangebracht en er zijn rondom de school Julie-Palen (gekleurde palen met een hand er bovenop) geplaatst om te attenderen op de schoolzone. Houding en gedrag wordt bewust in alle termijnen genoemd omdat dit ook een grote invloed heeft op het verkeersonveilige gevoel op en rond het Noordeinde.

De gemeenteraad heeft het college verzocht om nieuwe particuliere bouwprojecten dan wel bouwprojecten van ontwikkelaars 'on hold' te zetten. Gevraagd wordt om geen nieuwe aanvragen (zowel conceptverzoeken als vergunningaanvragen) meer in behandeling te nemen, totdat er een gefundeerd plan van aanpak ligt voor het oplossen van het verkeersprobleem van het Noordeinde en Zuideinde in Roelofarendsveen inclusief een tijdspad van uitvoering. Dit geldt voor bouwplannen die een toename van verkeersbewegingen per etmaal tot gevolg hebben en heeft geen betrekking op bouwplannen waar reeds een aanvraag voor is ingediend of die direct passend zijn in het bestemmingsplan. Zodra de plannen concreet zijn voor het Noordeinde en Zuideinde (na het raadsbesluit van juni 2024), kunnen de gewenste bouwprojecten alsnog in gang gezet worden. Het college heeft toegezegd deze motie van de gemeenteraad uit te voeren.

Argumenten

Het tijdelijke fietspad door fase 11 van Braassemerland

Het voorstel voor een tijdelijk fietspad komt voort uit intensieve bewonersparticipatie en de bevindingen van het rapport van GoudAppel + WaalPartners. Bewoners hebben hun zorgen geuit over de verkeersveiligheid, met name rondom de school. Het tijdelijke fietspad biedt een snelle oplossing die recht doet aan deze zorgen en zorgt voor een veilige route voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Het fietspad biedt ook een tijdelijke oplossing om de verkeersproblematiek aan te pakken. Tegelijkertijd wordt ruimte gecreëerd om een duurzame, structurele oplossing te ontwikkelen. Het geeft de gemeente de benodigde tijd om een lange termijnplan verder uit te werken.

Het verder uitwerken van een nieuwe verbindingsweg op het Noordeinde

Uit het participatieproces is gebleken dat er geen draagvlak is voor een doorsteek van het Zuideinde naar de Floraweg. Uit de participatie blijkt wel dat er draagvlak onder grondbezitters op het Noordeinde/Floraweg bestaat om een doorsteek op het Noordeinde te realiseren. Daarom vragen we in dit voorstel om een raadsopdracht om deze variant verder uit te werken.

Deze uitwerking geeft ook mogelijkheden om bijvoorbeeld een vrachtwagenverbod in te stellen op het Noordeinde of delen daarvan. Hierdoor zou zowel het Noordeinde als het Zuideinde naar 30 km/u kunnen worden heringericht.

Kanttelingen

De oplossing van een tijdelijk fietspad moet in samenspraak met de nieuwbouwwontwikkelingen van Fase 11 op Braassemerland, omdat het tijdelijke fietspad invloed heeft op de ontwikkeling van fase 11. Het fietspad zou idealiter gebruikt moeten blijven worden totdat het definitieve fietspad in fase 11 van Braassemerland gereed is. Onder het kopje “risico’s” gaan we dieper in op de kanttekeningen van dit beslippunt.

Hoewel een tijdelijk fietspad genoemd wordt als snelle oplossing, zal er voor de realisatie van het fietspad zal een meervoudig onderhandse aanbesteding plaats moeten vinden. Die heeft een doorlooptijd van een aantal weken. Tevens zal er naar het vergunningstraject gekeken moeten worden. Hoewel we verwachten snelle slagen te kunnen maken, zal er dus wel sprake zijn van enige voorbereidingstijd.

Het verder uitwerken van een nieuwe verbindingsweg tussen het Noordeinde en de Floraweg zal een grote investering in tijd vragen. De maatschappelijke initiatieven moeten worden onderzocht op haalbaarheid. Waarbij ook de medewerking van de provincie van belang is. De civiele voorbereiding zal minder tijd kosten omdat een deel van het voorwerk van de mogelijke verbinding op het Zuideinde hiervoor kan worden gebruikt. Buiten het risico van tijd is het niet ondenkbaar is dat er in de toekomst meerdere bezwaarprocedures doorlopen moeten worden. In dit geval spreken we over een termijn van circa vijf jaar voordat de nieuwe verbinding gerealiseerd kan zijn.

Risico’s

Braassemerland

Een van de grootste risico’s is de ontwikkeling van fase 11 van Braassemerland. Vanuit de vennoten is aangegeven dat het tijdelijke fietspad geen hinder zou mogen opleveren voor de ontwikkeling van Braassemerland. De consequentie zou zijn dat het fietspad verwijderd dient te worden op het moment dat de voorbelasting van fase 11 van start gaat. Het is niet duidelijk wanneer de voorbelasting van fase 11 van start gaat. Het is daarom dan ook niet duidelijk hoe lang het fietspad zou kunnen blijven liggen. Dit is voornamelijk een financieel risico. Daarbij is het fietspad een nadrukkelijke wens van de omgeving. Als het fietspad binnen enkele maanden verwijderd dient te worden, geeft dit ook imagoschade en niet te onderschatten financiële kosten.

Sociale woningbouw fase 11

Fase 11 van Braassemerland bestaat voornamelijk uit sociale woningbouw. Het is een nadrukkelijke wens van het college en de raad dat deze fase eerder wordt gerealiseerd. Dat conflicteert met de wens van de omgeving die bezorgd is over de verkeersveiligheid. Wanneer het tijdelijke fietspad gerealiseerd zou worden, zou van een versnelling van de realisatie van fase 11 geen sprake meer zijn.

Nieuwe verbinding tussen de Floraweg en het Noordeinde

In een eerder stadium bent u via de rapportage geïnformeerd dat een nieuwe verbinding zo noordelijk mogelijk op het Zuideinde zou moeten liggen om het meeste effect te hebben. Tijdens de

participatie is gebleken dat dit een lastig te realiseren scenario is omdat er te weinig draagvlak voor is in de omgeving waar deze verbinding het meeste effect heeft.

Inmiddels is er wel gebleken dat meerdere kansrijke initiatieven vanuit particulieren ontstaan op het Noordeinde – Floraweg, waarbij (mogelijk) woningbouw en nieuwe infrastructuur kunnen worden gerealiseerd. Wanneer deze variant uitgewerkt wordt, kan ook weer een (mogelijke) stapeling van maatregelen plaatsvinden. Zoals bijvoorbeeld een vrachtwagenverbod of éénrichtingsverkeer of een combinatie van beide. Dit wordt vanwege de verkeerscirculatie pas mogelijk na het realiseren van een nieuwe verbinding. Na de realisatie van deze verbinding zou een reconstructie van het Noordeinde deze weg kunnen afwaarderen naar 30 km/u.

Duurzaamheid

Het voorgestelde tijdelijke fietspad draagt op verschillende manieren bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente:

Minder CO2-uitstoot in de gebouwde omgeving:

Door de realisatie van het fietspad worden mensen gestimuleerd om vaker de fiets te gebruiken in plaats van de auto, waardoor de uitstoot van CO2 in de gebouwde omgeving wordt verminderd. Dit draagt bij aan het verminderen van de ecologische voetafdruk van de gemeente.

Minder uitstoot door verkeer & vervoer:

Het aanleggen van het fietspad biedt een alternatief voor gemotoriseerd verkeer, wat leidt tot minder uitstoot van schadelijke stoffen zoals fijnstof en stikstofoxiden. Dit bevordert een schonere en gezondere leefomgeving voor de inwoners.

Participatie en inspraak

Omdat wij het belangrijk vinden om met voorstellen te komen met een breed draagvlak, hebben we participatie ingezet. Dit omvatte onder andere wandelingen door het gebied, bewonersbrieven, keukentafelgesprekken, bedrijfsbezoeken en een informatieavond. Het doel van deze participatie was om de zorgen en behoeften van bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden te begrijpen en nadrukkelijk te integreren in het proces om tot een raadsvoorstel te komen.

Bewoners en belanghebbenden maakten zich met name zorgen over de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, de toenemende drukte rondom de school aan de Kerkweg en de hoeveelheid aan nieuwe, kleine woningbouwontwikkelingen op het Noordeinde en Zuideinde.

Een van de opbrengsten van het participatietraject is dat er in het gebied dat het meest kansrijk is voor een doorsteek op het Zuideinde, niet genoeg draagvlak bestaat om deze te realiseren. Daardoor is de ruimtelijke inpassing van deze verbinding niet mogelijk. Daar staat tegenover dat er kansrijke maatschappelijke initiatieven ontstaan om een nieuwe verbinding te realiseren op het Noordeinde, redelijk nabij de kansrijke zone op het Zuideinde. Het voordeel is dat deze initiatieven worden ontplooid door grondbezitters zelf. Daardoor is de inpasbaarheid van een verbinding makkelijker.

Op basis van deze inzichten stellen we voor om een tijdelijk fietspad aan te leggen als snelle oplossing voor de verkeersproblematiek, maar ook te blijven zoeken naar kansen voor een extra verbinding tussen de Floraweg en het Noordeinde. Waarbij de extra verbinding een duurzame oplossing is voor de verkeerscapaciteit op de lange termijn.

Uit de gesprekken is gebleken dat er een sterke urgentie bestaat om snel actie te ondernemen. Dat heeft geleid tot dit voorstel. De participatie heeft nu geleid tot een aantal maatregelen, gedurende de uitvoering zullen we blijven luisteren naar de omgeving en waar nodig aanpassingen maken om tot een zo goed mogelijk resultaat te komen.

Financiële consequenties

De initiële onderzoeksopdracht voor GoudAppel + WaalPartners is gedekt via het College Uitvoerings Programma (CUP). Na de uitputting van dat budget is de verdere financiering van dit project via de plankosten voor civiele projecten gegaan.

De financiële consequenties van dit voorstel zijn in drie sporen te verdelen.

- I. Budget lokale maatregelen;
 - II. Voorbereidingskosten nieuwe verbinding Noordeinde – Floraweg
 - III. Krediet voorbereiding en realisatie tijdelijk fietspad
-
- I. Onder “budget lokale maatregelen” rekenen we kosten voor de pilots zoals benoemd in de tabel met maatregelen, maar ook bijvoorbeeld voor het opnieuw aanbrengen van belijningen. Hiervoor vragen we de raad op dit moment geen extra budget. Het opnieuw aanbrengen van de belijning valt onder het budget van het Wegbeheer en wordt zodoende gedekt.
 - II. De voorbereidingskosten voor een nieuwe verbinding tussen het Noordeinde en de Floraweg kunnen worden opgevangen binnen de reguliere plankosten voor civiele projecten.
 - III. Voor het tijdelijke fietspad is €700.000 nodig voor de nadere detaillering en uitvoering. Deze kosten worden gedekt uit het investeringskrediet wegen. Hiervoor is voldoende budget aanwezig.

Regio

Niet van toepassing.

Evaluatie

De raad zal geïnformeerd worden middels raadsinformatiebrieven over de voortgang van dit project. Wanneer er overeenstemming is met de vennoten van Braassemmerland en het tijdelijk fietspad gerealiseerd kan worden, zal dit onderdeel via de normale PDCA-cyclus gemonitord kunnen worden.

Roelofarendsveen, 7-5-2024

Burgemeester en wethouders van Kaag en Braassem,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

Bijlagen behorend bij het voorstel

- RIB Definitief rapport Quicksan Noordeinde – Zuideinde 12-2-2024 met rapport;
- RIB Verkeersveiligheid Noordeinde 20-12-2022;
- RIB Noordeinde – Zuideinde 21-3-2024.