



Toekomstbestendig Berkel Centrum Oost

variantenstudie verkeer, parkeren en woningbouw

juni 2019



Colofon

Toekomstbestendig Berkel Centrum Oost

variantenstudie verkeer, parkeren en woningbouw

Datum:

Juni 2019



Jeroen Koch - Projectleider

Yvonne Hereijgers - Stedenbouwkundige

Peter Nederlof - Verkeerskundige

Marloes van der Poel - Verkeerskundige

In samenwerking met:



Laura de Bonth

Jessica Stoop

Inhoud

Nota van Uitgangspunten Berkel Centrum Oost (Hergerborch)	4
1. Inleiding	7
2. Visie en opgaven Berkel Centrum Oost	9
2.1 Haltermodel centrumgebied	9
2.2 Onderscheidend Berkel Centrum Oost	9
2.3 Ruimtelijke indeling en kenmerken onderzoekslocatie	11
2.4 Opgaven	11
3. Uitgangspunten en randvoorwaarden herinrichting	15
3.1 Verkeer en parkeren	15
3.2 Ruimtelijk	17
3.3 Locatie Hergerborch	17
4. Varianten herinrichting	19
4.1 Uitleg varianten	19
4.2 Varianten	20
Variant 1: Extra parkeren op maaiveld	
Variant 2: Parkeren op maaiveld + 1 laag onder de grond	
Variant 3: Parkeren 2 lagen onder de grond	
4.3 Conclusies	23

Nota van Uitgangspunten Berkel Centrum Oost (Hergerborch)

Onderzoek

De locatie Hergerborch aan de oostzijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs wordt herontwikkeld. Met een variantenstudie is onderzocht wat er nodig en mogelijk is om te komen tot een toekomstbestendig Berkel Centrum Oost. Uitgangspunten daarbij zijn:

- Evenwichtig haltermodel van het winkelgebied (west – oost)
- Goede en verkeersveilige bereikbaarheid (auto, fiets)
- Voldoende parkeren voor het winkelgebied

Visie Berkel Centrum Oost

Het centrumgebied van Berkel en Rodenrijs ligt opgespannen tussen het Annie M.G. Schmidtpark aan de oostzijde en de Berkelse plas aan de westzijde. De oostzijde van het centrum onderscheidt zich als woon- en verblijfsgebied door een kleinschalige dorpse, groene en sfeervolle uitstraling met winkels en horeca. Bij de doorontwikkeling van het centrum van Berkel en Rodenrijs is het aan te bevelen dit onderscheidende karakter te behouden en te versterken.

Uitgangspunten voor herinrichting

Voor de herinrichting van het gebied zijn een aantal uitgangspunten geformuleerd op basis van de ruimtelijke analyse van gebied, verkeerskundig onderzoek en de wens om een evenwichtig halter model te behouden:

Verkeer en parkeren

- Het verleggen van de Molenwerfstraat heeft een positief effect op de verkeersdruk en bereikbaarheid van het centrum. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat het verkeer om het gebied heen leiden, door de aansluiting tussen de Molenwerfstraat en Raadhuislaan meer richting het oosten te verplaatsen, de verkeersdruk op zowel de Molenwerfstraat als op de verbinding tussen oost en west via Raadhuislaan, Laan van Romen en Gemeentewerf afneemt. Dit biedt daarnaast ruimte om het gebied opnieuw, efficiënt en groen in te richten.
- Mocht deze voorkeursvariant niet haalbaar blijken, dan wordt ingezet op het optimaliseren van de bestaande route.
- Om te voorzien in voldoende parkeren voor het winkelcentrum dienen circa 110 extra parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.
- Bij de herinrichting van het gebied is speciale aandacht voor langzaamverkeer. Langzaamverkeer moet op een veilige manier vanuit alle richtingen naar het centrum kunnen komen.
- In de nadere uitwerking worden ook de onderwerpen fietsparkeren, toegankelijkheid voor mindervaliden en bereikbaarheid met het openbaar vervoer meegenomen.

Ruimtelijke kwaliteit

- Het is niet wenselijk het winkelcentrum nog verder richting het oosten te trekken, maar juist de Kerksingel de beëindiging te laten zijn.
- Het groene karakter van het gebied wordt versterkt door het groen vanuit het Annie M.G. Schmidtpark zoveel mogelijk richting de Kerksingel te trekken. Dit is een visuele groene verbinding die eveneens dient als fysieke langzaam verkeersverbinding.
- De zichtlijn vanuit de Raadhuislaan naar de Kerksingel dient behouden te blijven. Bij voorkeur is dit ook een doorgaande route voor langzaamverkeer die de Laan van Romen verbindt met de Kerksingel.
- De parkeerplekken worden zoveel mogelijk groen ingericht of voorzien van groene randen zodat het beeld niet alleen gedomineerd wordt door geparkeerde auto's.
- Op langere termijn is het gewenst om ook de percelen aan de Raadhuislaan en Kerksingel te herontwikkelen waardoor het totale het gebied meelift op de kwaliteitsslag en verdere verdichting plaatsvindt rondom het centrumgebied.

Hergerborch

- De locatie Hergerborch vormt de verbindende schakel tussen Berkel Centrum en het Annie M.G. Schmidtpark. Park en dorp 'verweven' hier met elkaar.
- De bebouwing op de locatie Hergerborch vormt een wand van de pleinruimte en begeleidt de zichtlijn vanuit de Raadhuislaan op de Kerksingel.
- De massa van de nieuwbouw sluit aan bij de maat en schaal van de omgeving en heeft een kleinschalige dorpse en groene uitstraling. Met een maximale bouwhoogte van 15 meter, verdeeld over maximaal 5 bouwlagen, waarvan de bovenste laag terugliggend is.
- De locatie Hergerborch biedt ruimte voor de realisatie van ca. 60 tot 80 woningen in de sociale sector.
- De parkeernorm van het gemeentelijk beleid is van toepassing. Het parkeren door de bewoners van de nieuwe woningen dient te worden opgelost op eigen terrein, onttrokken aan het zicht vanaf omliggende straten. Bezoekers kunnen voor een deel gebruik maken van de parkeervakken langs de Raadhuislaan.

Duurzaamheid

- De richtlijnen uit het kader DGO (duurzame gebiedsontwikkeling) vormen het uitgangspunt voor de herontwikkeling van de locatie Hergerborch.

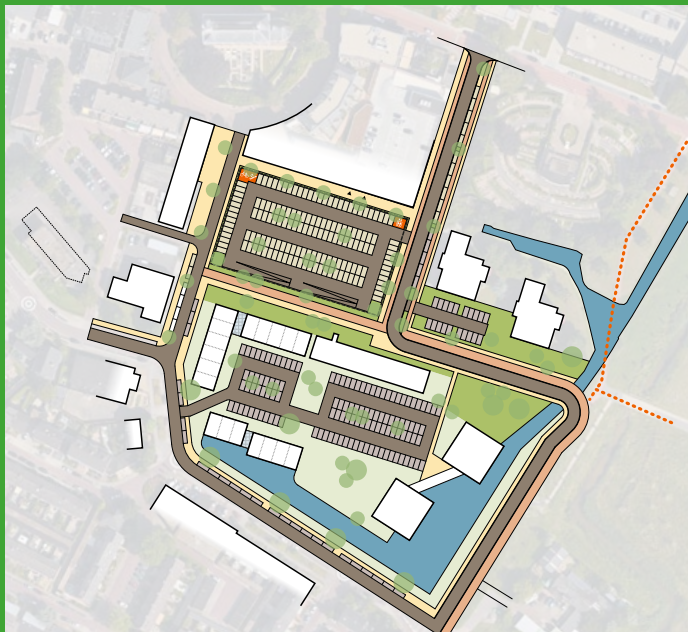
Uitkomst variantenstudie

Uit de variantenstudie blijkt dat de dichtheid van het wonen op de locatie Hergerborch kan toenemen tot maximaal 80 sociale woningen. In dat geval past de ontwikkeling qua maat en schaal bij de omgeving en kan het parkeren voor de woningen op eigen terrein opgelost worden.

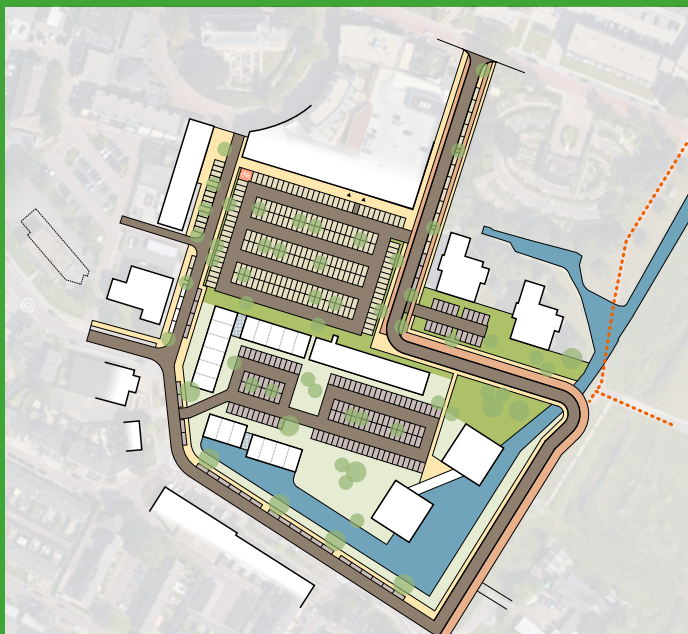
Het verleggen van de Molenwerfstraat naar het oosten (via het Berkelsdijkje) heeft een positief effect op de verkeersdruk en bereikbaarheid van het centrum. Door de Molenwerfstraat naar het oosten te verleggen, ontstaat er ruimte om het parkeren voor het winkelgebied uit te breiden. Alleen extra parkeren op maaiveld (variant 1) biedt niet voldoende ruimte om de parkeerdruk op te vangen en is vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit niet wenselijk. Door het ontwikkelen van een 1 laagse ondergrondse parkeergarage gecombineerd met maaiveld parkeren (variant 2) is het mogelijk ca. 120 extra parkeerplaatsen te realiseren ten behoeve van het winkelcentrum. Er is ruimte om een goede groene verbinding tussen park en centrumgebied te maken. Het realiseren van twee lagen parkeren onder de grond zonder maaiveld parkeren (variant 3, ca. 160 extra parkeerplaatsen, waarvan het surplus ook benut kan worden voor toekomstige woningbouw) levert de grootste kwaliteitsslag voor het gebied doordat de pleinruimte tussen de bestaande supermarkten en de locatie Hergerborch groen ingericht kan worden. Bij de uitwerking dient nog een optimalisering plaats te vinden van deze ruimte (balans tussen groen en woningbouw).

Na afronding van de variantenstudie hebben de supermarkten Hoogvliet en Aldi een variant 4 voorgesteld. Deze bestaat uit het bestaande maaiveldparkeren in combinatie met een ondergrondse parkeergarage op de locatie Hergerborch.

De varianten 2, 3 en 4 worden nader uitgewerkt.



Variant 2: Parkeren op maaiveld en 1 laag onder de grond



Variant 1: Extra parkeren op maaiveld



Variant 3: Parkeren 2 lagen onder maaiveld



Figuur 1. Parkeerplaats aan oostzijde Berkel centrum Oost

1. Inleiding

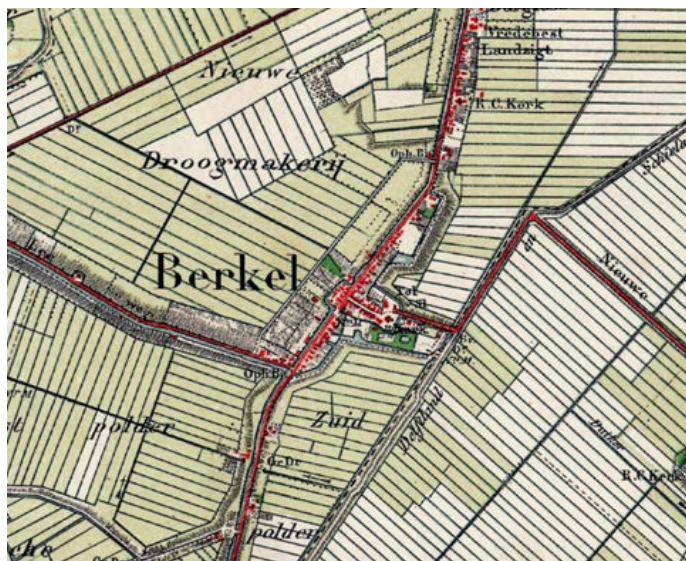
De locatie Hergerborch aan de oostzijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs wordt herontwikkeld. In het kader van het mobiliteitsplan (vastgesteld op 31 maart 2016) is door de gemeenteraad aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van Berkel Centrum Oost en dit te betrekken bij de herontwikkeling van de locatie Hergerborch. Er doen zich een aantal knelpunten voor. Uit parkeertellingen volgt dat de parkeercapaciteit (zeker op langere termijn) ontoereikend is. Daarnaast is de verkeersafwikkeling onvoldoende en onveilig. Dit heeft te maken met de huidige inrichting van het parkeerterrein bij de supermarkten (met meerdere in- en uitritten op de Molenwerfstraat), maar ook met het feit dat er meer verkeer (intensiteit) gebruik maakt van de Raadhuislaan en Molenwerfstraat dan wenselijk is voor deze erftoegangswegen (capaciteit). Woningcorporatie 3B Wonen mag volgens eerder gemaakte afspraken ca. 60 appartementen realiseren op de plek.

In oktober 2018 heeft het college een bestuursopdracht gegeven voor de oostkant van het centrum van Berkel en Rodenrijs. De vraag is om te onderzoeken wat er nodig en mogelijk is om te komen tot een toekomstbestendig Berkel Centrum Oost. Dat vraagt niet alleen om een structurele oplossing van de verkeersknelpunten (voldoende parkeren en een goede verkeersafwikkeling), maar ook om een voorzieningenniveau

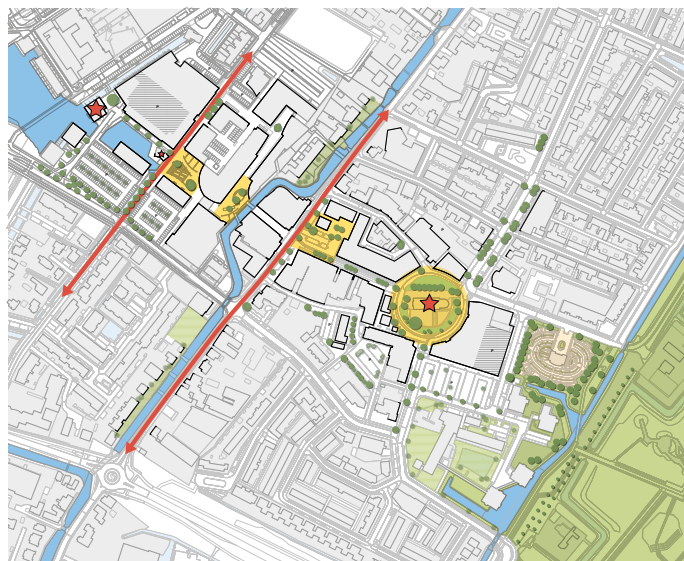
dat past bij het toekomstige inwoneraantal. Om het haltermodel van het winkelcentrum van Berkel en Rodenrijs goed te laten functioneren is het belangrijk dat de west- en oostzijde van het centrum in evenwicht blijven.

In dit onderzoek is allereerst de (ruimtelijke) visie voor de oostzijde van het centrum uiteengezet. Vervolgens zijn de verschillende vraagstukken voor dit deel van het centrum in kaart gebracht. Tezamen vormen zij de opgave voor het gebied. De herontwikkeling van de locatie Hergerborch speelt hierin door zijn positie als toegang tot het winkelgebied een relevante rol. Voorafgaand aan dit onderzoek naar de inrichtingsmogelijkheden voor de locatie is een onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling in en rondom het centrum op grotere schaal. De uitkomst van dit onderzoek is als input meegenomen voor de uitwerking van diverse ruimtelijke varianten, waarin de opgave integraal bekeken is.

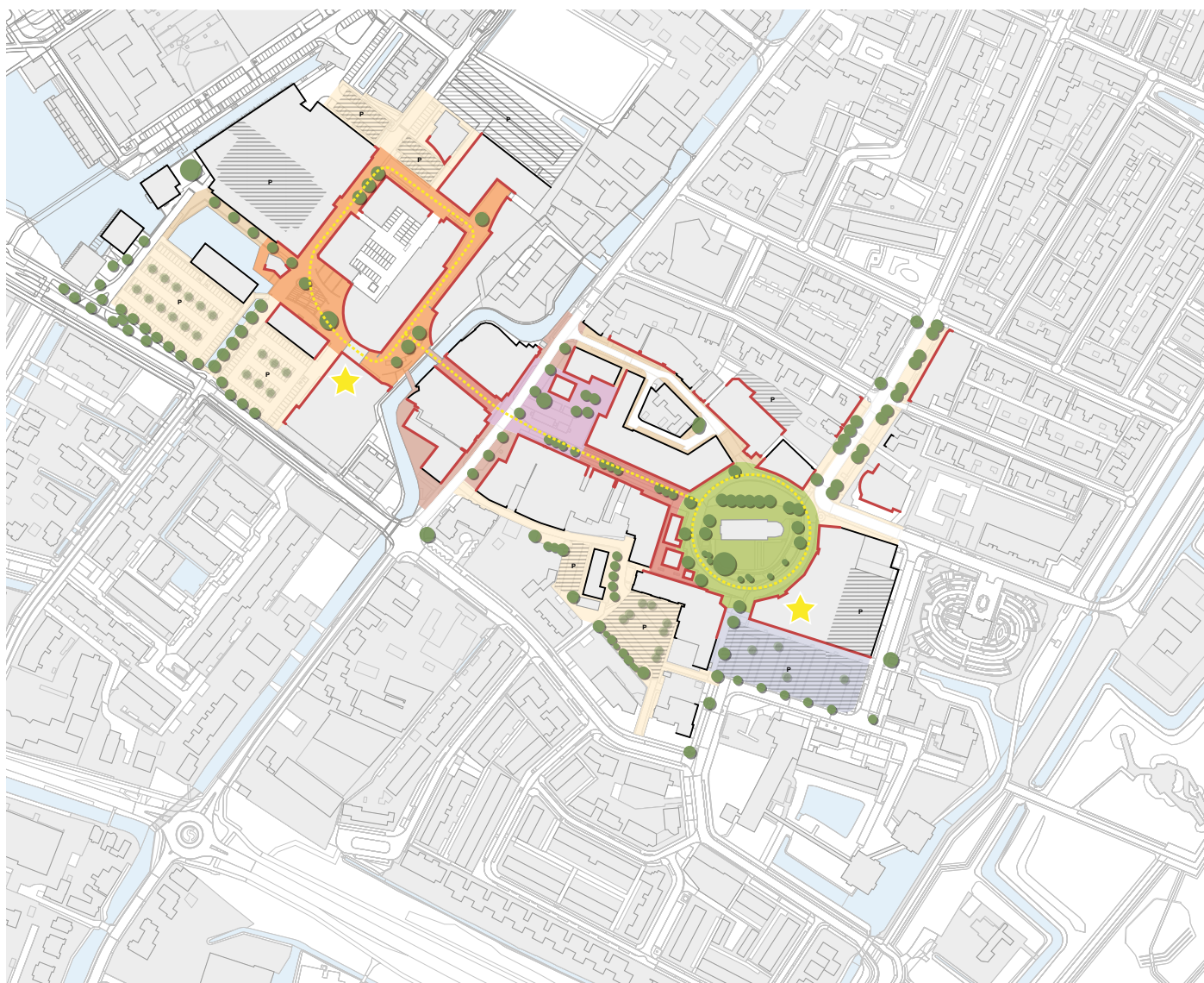




Figuur 2.1 Historische kern van Berkel en Rodenrijs



Figuur 2.2 Ruimtelijke dragers



Figuur 2.2 Sferen en verdeling voorzieningen

2. Visie en opgaven Berkel Centrum Oost

2.1 Haltermodel centrumgebied

Het centrum van Berkel en Rodenrijs maakt een transformatie en uitbreiding door. Aan zowel de oost- als westzijde is en wordt geïnvesteerd in uitbreiding en herontwikkeling. Met de uitbreiding krijgt het centrum voldoende omvang om de zelfstandige positie in de regio verder te versterken.

Het centrumgebied van Berkel en Rodenrijs ligt opgespannen tussen het Annie M.G. Schmidtpark aan de oostzijde en de Berkelse plas aan de westzijde.

Het oostelijke gedeelte van het winkelcentrum is op de voormalige locatie van het gemeentehuis uitgebreid met horeca, kleinschalige winkels, supermarkten alsmede parkeervoorzieningen en appartementen. Deze ontwikkeling rondom de Dorpskerk heeft gezorgd voor een aantrekkelijke dorpse afronding van de Kerk singel met een aantrekkelijke buitenruimte waardoor het centrum van Berkel een hernieuwde allure heeft gekregen. De westzijde wordt uitgebreid met ca. 5.500m² aan winkel- en horeca voorzieningen. Ook worden er ca. 180 appartementen toegevoegd. Het plein bij café 't Vierkantje is opnieuw ingericht en heeft een functie als ontmoetingsplek. Het plein is daardoor nog meer het verbindende element tussen de west- en oostzijde van het centrumgebied. Hiermee is verder invulling gegeven aan het zogenaamde 'haltermodel' voor het centrum van Berkel en Rodenrijs.

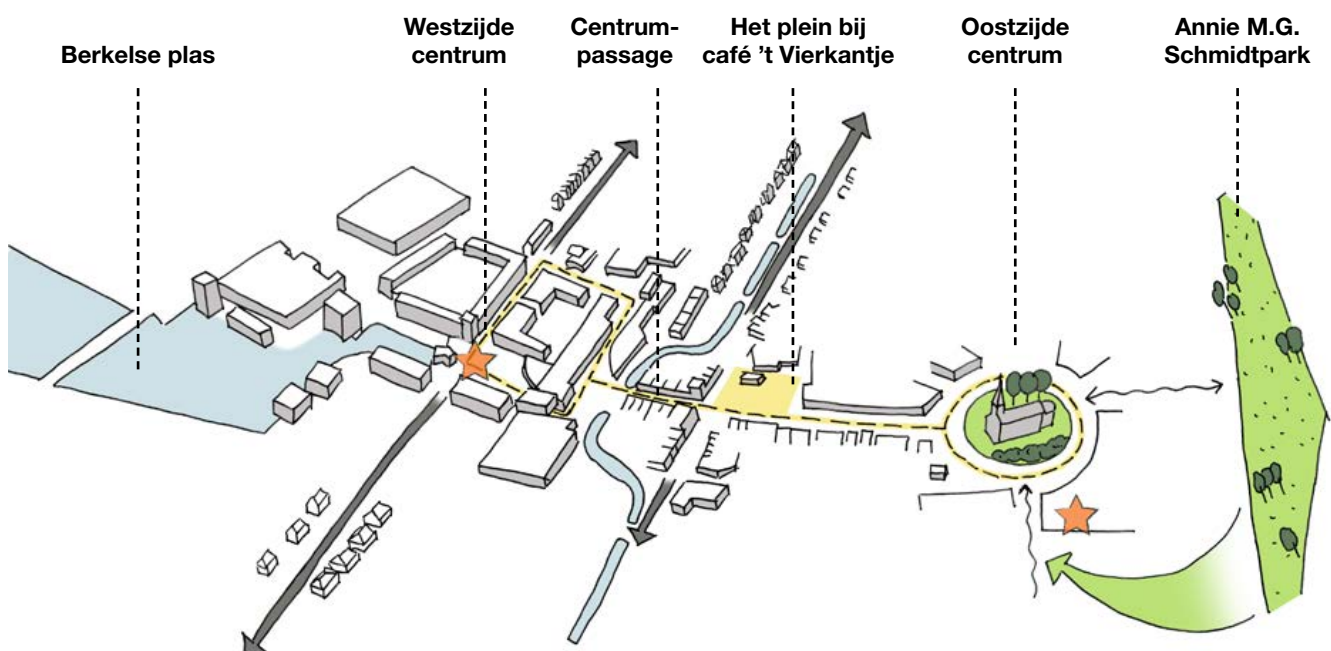
Als de ontwikkelingen aan de westzijde klaar zijn, liggen zowel aan de oost- als aan de westzijde trekkers in de vorm van supermarkten met parkeervoorzieningen voor het centrum.

2.2 Onderscheidend Berkel Centrum Oost

Historisch centrumgebied

Het historische centrumgebied van Berkel en Rodenrijs ontspringt ter hoogte van de Dorpskerk (Nederlands Hervormde kerk) en strekt zich vandaar uit in noordwestelijke richting. Dit cultuurhistorische karakter is aan de oostzijde van het centrum nog altijd leesbaar. Waar aan de westzijde grotere volumes en hogere gebouwen aan de Berkelse plas liggen, ademt de oostzijde de sfeer van cultuurhistorie uit. De herontwikkeling van de voormalige gemeentehuislocatie heeft het gebied ruimtelijk en functioneel afgerond, met een duidelijke positie voor de monumentale Dorpskerk. De Dorpskerk is tevens het hoogste gebouw aan de oostkant van het centrum.

De westzijde wordt een levendig woon- en verblijfsgebied met horecaterrassen op een plein en aan het water. **De oostzijde van het centrum onderscheidt zich als woon- en verblijfsgebied door een kleinschalige dorpse, groene en sfeervolle uitstraling met winkels en horeca.** Bij de doorontwikkeling van de oostkant van het centrum van Berkel en Rodenrijs is het aan te bevelen dit onderscheidende karakter te behouden en te versterken.



Figuur 2.3 Winkelcentrum Berkel als haltermodel tussen twee polen



Figuur 3.1 Nieuwe ontwikkelingen oostzijde centrumgebied (bron: Groosman)



Figuur 3.2 Analyse centrum oost

Annie M.G. Schmidtpark

Een tweede kenmerkende en onderscheidende kwaliteit voor de oostzijde is de nabijheid van het park. Net buiten de oostelijke punt van het winkelgebied ligt de oude landscheiding van Berkel en Rodenrijs. De oude landscheiding is als landschappelijke lijn in dit gedeelte goed te herkennen en vormt nu de overgang van het centrumgebied naar het Annie M.G. Schmidtpark. Op de landscheiding loopt in de huidige situatie het Berkelsdijkje. De relatie tussen het park en het centrumgebied is beperkt tot een doorkijk vanaf de parkeerplaats via het Raadhuisshof. Voor voetgangers en fietsers ontbreekt nu een directe verbinding tussen het park en de entree van het oostelijke deel van het winkelcentrum. Bij de herontwikkeling van de locatie liggen kansen deze relatie nog sterker te maken en de oostzijde van het centrumgebied nog beter met het omliggende groen te verbinden.

2.3 Ruimtelijke indeling en kenmerken onderzoekslocatie

Parkeerterrein supermarkten

Ten zuiden van de Kerk singel ligt de centrale parkeerplaats voor de oostzijde van het centrum. Deze is toegankelijk vanaf de Laan van Romen via de Raadhuisslaan en vanaf de Dominee van Koetsveldstraat via de Molenwerfstraat. Vanaf de Raadhuisslaan loopt een zichtlijn naar de Kerk singel over de bestaande parkeerplaats. De openbare ruimte wordt op dit moment gedomineerd door geparkeerde auto's en doorgaande wegen en er is nauwelijks ruimte voor groen. Dat is anders aan de randen richting het Annie M.G. Schmidtpark waar losse appartementengebouwen in het groen staan en ter hoogte van de begraafplaats.

Het parkeerterrein wordt aan meerdere zijden begrensd door bebouwingswanden. De supermarkt met daarbovenop appartementen begrenst de noordzijde en bestaat in totaal uit 3 lagen. In de plint bevinden zich de entrees naar de supermarkten en bovenliggende appartementen. De supermarkten zijn vanaf het parkeerterrein goed en direct toegankelijk. De verdiepingen hebben balkons die liggen aan de parkeerplaats. Op de zuidelijke hoek gaat het gebouw terug naar 1 laag met daarop parkeren ten behoeve van de appartementen.

Aan de zuidzijde ligt een langgerekt appartementengebouw van 3 lagen hoog. Het gebouw ligt wat terug ten opzichte van de Molenwerfstraat en presenteert zich niet naar de weg. De entree ligt verstopt achter de bergingen. De balkons en raampartijen bevinden zich aan de achterzijde. Het naastliggende gebouw ligt meer richting de Molenwerfstraat. Dit gebouw is onderdeel van de ontwikkeling Hergerborch en zal gesloopt worden. Het is wenselijk om met de nieuwbouw de pleinruimte meer te omsluiten met

wanden en de woningbouw boven de supermarkten een overzijde te geven.

Aan de westzijde van het parkeerterrein bestaat de bebouwing uit 2 losse gebouwen van 2 lagen die geschakeld zijn door een smal tussenlid. In de gebouwen zitten een kinderdagverblijf en enkele winkels. De plinten zijn vrij gesloten en niet uitnodigend. Er is geen zichtbare relatie tussen de openbare ruimte en de gebouwen. De bebouwing is gedateerd en sluit in maat en schaal niet goed aan op de grote open ruimte en de tegenoverliggende nieuwe appartementen. Hier liggen kansen voor de toekomst.

Buitenrand

De buitenrand van het plangebied aan de Raadhuisslaan en Berkelsdijkje hebben een groen karakter gekenmerkt door groene bermen, onregelmatige dijkbeplanting (wilg) en losse, individuele bebouwing. Dit groene karakter zet zich door aan de gehele Laan van Romen en Gemeentewerf. Dit is een sterk kenmerk aan de rand van het kernwinkelgebied en dient behouden te blijven vanwege de groene uitstraling van het gebied en de relatie tussen winkelcentrum en Annie M.G. Schmidtpark.

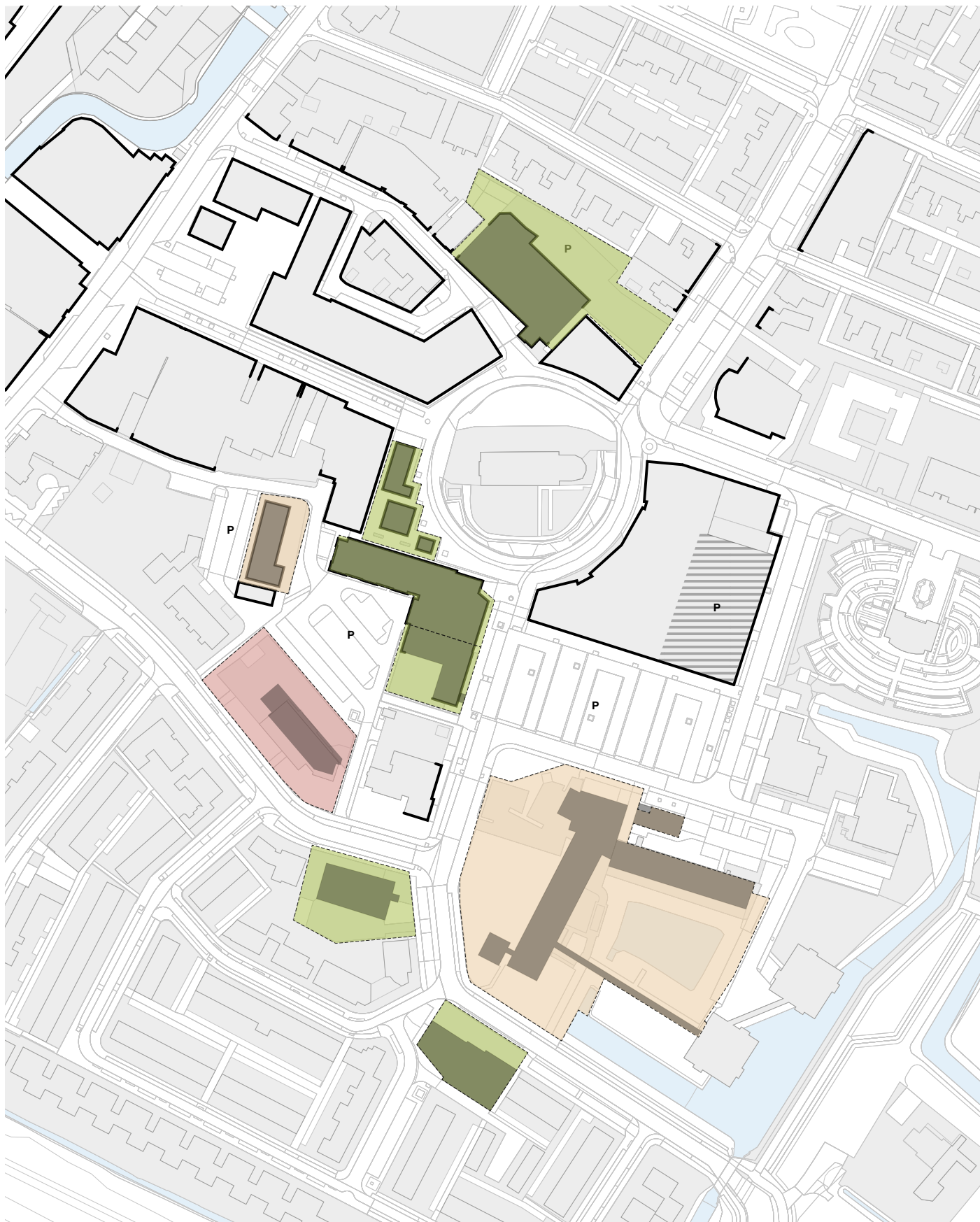
2.4 Opgaven

Verkeer

In het kader van het mobiliteitsplan (vastgesteld op 31 maart 2016) is door de gemeenteraad aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van Berkel Centrum Oost en dit te betrekken bij de herontwikkeling van de locatie Hergerborch. Een toekomstbestendig Berkel Centrum Oost betekent ook een goede en veilige verkeersafwikkeling.

Op dit moment is het aantal verkeersbewegingen op de Raadhuisslaan en Molenwerfstraat erg hoog. Dit aantal neemt in de prognoses voor 2030 alleen maar toe. Het huidige profiel en inrichting van de weg zijn niet geschikt om deze hoge aantallen verkeersbewegingen te verwerken. Fietsers hebben geen aparte voorzieningen en rijden samen met het autoverkeer op dezelfde weg. De Molenwerfstraat tussen de supermarkten en begraafplaats is in 2014 geoptimaliseerd en opnieuw ingericht met het oog op een uitbreiding van de begraafplaats. De uitbreiding van de begraafplaats heeft onlangs (2018) plaatsgevonden.

Daarnaast wordt het bestaande parkeerterrein van Berkel Centrum Oost aan de zuidzijde ontsloten vanaf de Molenwerfstraat. Het parkeerterrein is zo ingericht dat de parkeerstroken enkel toegankelijk zijn via de Molenwerfstraat. Dit betekent dat zoekende auto's steeds de auto's en fietsers op de rijbaan kruisen bij het in- en uitrijden van het parkeerterrein, wat tot veel opstoppen en gevaarlijke situaties leidt. Dit geldt ook



Figuur 3.3 (Potentiële) ontwikkel locaties

voor de haakse parkeerplaatsen aan de Molenwerfstraat parallel aan de begraafplaats. Ook hier rijden auto's de weg op zonder goed zicht te hebben op fietsers en veroorzaken ze gevaarlijke situaties en opstoppen. Aan de Molenwerfstraat liggen de voorzieningen voor het laden en lossen voor het vrachtverkeer. Ook zij maken dus gebruik van de bestaande route door het gebied omdat er geen mogelijkheid tot keren is. Ten behoeve van het bevoorradend verkeer blijft een doorgaande route via de Molenwerfstraat nodig.

Parkeren

De parkeerdruk aan de oostzijde is in de huidige situatie te hoog. Vanwege de realisatie van het bouwplan waarin nu onder meer Hoogvliet en Aldi zijn gevestigd, zijn er in het verleden op verschillende locaties in de omgeving Kerksingel/Molenwerfstraat parkeerplaatsen verdwenen. Daarnaast is destijds bij het bepalen van de parkeeropgave voor deze ontwikkeling gerekend met parkeernormen uit het bestemmingsplan, die toen lager waren dan waarvan nu in de Nota Parkeernormen (gebaseerd op CROW-publicatie 317) wordt uitgegaan door gemeente Lansingerland. Het compenseren van de verdwenen parkeerplaatsen samen met het herstellen van de toegepaste parkeernormen leidt tot een theoretische parkeerbehoefte van ca. 300 parkeerplaatsen voor winkelend publiek aan de oostzijde van het winkelcentrum. Ten opzichte van de huidige parkeercapaciteit van ca. 190 parkeerplaatsen, betekent dit dat in theorie 110 parkeerplaatsen toegevoegd dienen te worden. **De opgave is om de parkeercapaciteit van de locatie te vergroten.** De parkeernorm is een streefgetal maar in praktijk is de theoretische opgave niet altijd haalbaar en realiseerbaar. Bij inpassing spelen meerdere factoren mee zoals de fysieke mogelijkheden van de locatie en de beschikbaarheid van financiële middelen.

Voorzieningen

Het winkelcentrum van Berkel en Rodenrijs bestaat uit een haltermodel met twee polen. Als de ontwikkelingen aan de westzijde klaar zijn liggen zowel aan de oost- als aan de westzijde trekkers in de vorm van supermarkten met parkeervoorzieningen in het centrum. Voor de toekomstbestendigheid van het gehele centrum is het van belang dat het haltermodel in evenwicht blijft. Vanuit de analyse van Berkel Centrum Oost blijkt dat de Kerksingel nu een mooie afronding van het centrum vormt. **Het is het niet wenselijk nog meer voorzieningen zoals winkels en horeca hierbuiten te trekken.** Aanvullend geldt dat met de uitbreiding aan de westzijde een groot deel van de berekende marktruimte aan winkels en horeca ingevuld wordt en dat leegstand voorkomen dient te worden. Bovendien vragen winkels en horeca ook om extra parkeren, terwijl de parkeerdruk aan de oostkant juist al groot is.

Nieuwbouw 3B Wonen

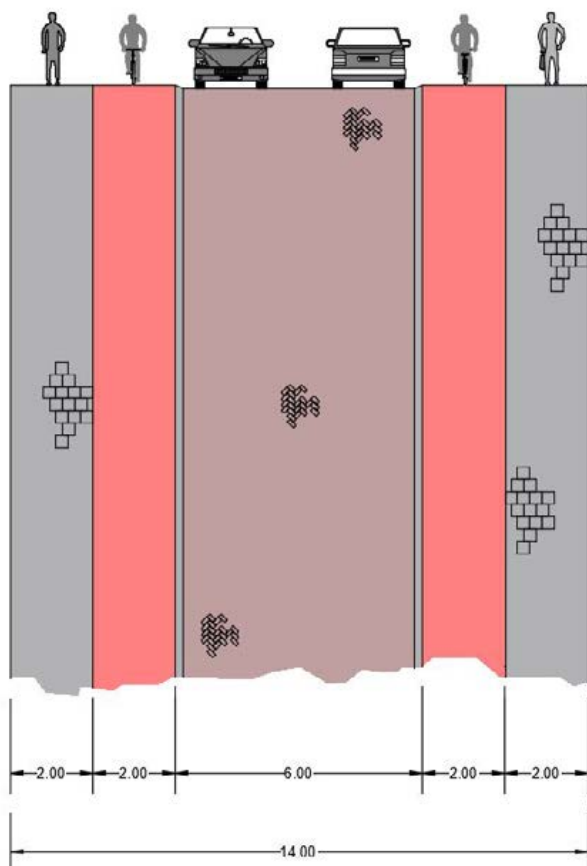
Het college van burgemeester en wethouders heeft reeds in 2015 onder nader te stellen voorwaarden ingestemd met het voornemen van 3B Wonen om de locatie Hergerborch te herontwikkelen naar sociale woningbouw. Meegedeeld is dat circa 60 sociale woningen mogen worden gerealiseerd op de aangekochte grond van Laurens Wonen. 3B Wonen heeft aangegeven graag te willen onderzoeken of het mogelijk is circa 80 woningen te realiseren op de locatie. **In de studie naar diverse inrichtingsvarianten is bekeken of er op de locatie Hergerborch nog mogelijkheden liggen om het programma te vergroten.**

Ontwikkellocaties in de omgeving

De vraag speelt of het aantal woningen en de dichtheid van wonen rondom de oostzijde van het centrum toe kan nemen. De oostzijde is volop in ontwikkeling met de herontwikkeling van de oude gemeentehuislocatie, een nieuw appartementengebouw aan de Laan van Rome en de nog te ontwikkelen locatie Hergerborch. **Ook aan de Raadhuislaan en Kerksingel liggen mogelijkheden tot herontwikkeling van bestaande panden naar woningbouw. Een goede inrichting van de locatie Hergerborch en het huidige parkeerterrein bij de supermarkten draagt bij aan de potenties van de omliggende percelen.**



Figuur 4.1 Variant E: Molenwerfstraat via gedeelte Berkeldijkje verbinden met Raadhuislaan



Figuur 4.2 Principe profiel Molenwerfstraat

3. Uitgangspunten en randvoorwaarden herinrichting

Op basis van de analyse van de ruimtelijke opbouw, knelpunten en opgaven zijn voor de herinrichting van Berkel Centrum Oost een aantal uitgangspunten opgesteld. Bij de ontwikkeling mag de robuustheid van het haltermodel niet verdwijnen. Dit betekent een goed evenwicht tussen de oost- en de westzijde. Drie pijlers zijn daarbij van belang:

- goede en veilige bereikbaarheid en verkeersafwikkeling
- voldoende parkeren
- ontwikkeling van woningbouw op de locatie Hergerborch

In de analyse kwam naar voren dat het niet wenselijk is het winkelcentrum nog verder richting het oosten te trekken, maar juist de Kerk singel de beëindiging van het winkelcentrum te laten zijn. Daarnaast is de parkeeropgave dusdanig dat het toevoegen van veel extra programma de parkeerdruk nog meer verhoogt. Bij de uitwerking is daarom niet ingezet op voorzieningen zoals winkels en horeca.

3.1 Uitgangspunten verkeer en parkeren

De verkeerssituatie in en rondom Berkel Centrum Oost is in een aanvullend verkeerskundig onderzoek nader bekeken. In dit onderzoek is rekening gehouden met de verwachte prognoses voor 2030. Voor een verkeersveilige en toekomstbestendige ontsluiting van Berkel Centrum als geheel en de oostzijde zijn vijf varianten onderzocht (Sweco, 2019). Uit dit onderzoek komen twee modellen naar voren, die kansrijk zijn.

De uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen voor de vijf beschouwde varianten met bijbehorende bevindingen wijzen in de richting van *Variant E: Molenwerfstraat via gedeelte Berkelsdijkje verbinden met Raadhuislaan* als best te verkiezen oplossingsrichting. In variant E (zie figuur 4.1) wordt de Molenwerfstraat ter hoogte van de Raadhuislaan over een gedeelte van het Berkelsdijkje direct verbonden met het meest zuidelijke wegvak Raadhuislaan en daarmee indirect aangesloten op de Boterdorpseweg. De historische brug bij de aansluiting Berkelseweg/Dominee Van Koetsveldstraat wordt niet aangetast. Aanvullend voorziet deze variant in het afwaarderen van de Berkelseweg van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) naar een erftoegangsweg (30 km/uur), waardoor deze smalle weg wordt ontlast. Voor de inwoners van Bergschenhoek wordt de Randweg-West een aantrekkelijk alternatief. Door het verkeer om het gebied heen te leiden en de aansluiting met de Raadhuislaan meer richting het oosten te verplaatsen, neemt de verkeersdruk op zowel de Molenwerfstraat als op de verbinding tussen oost en west, via Raadhuislaan, Laan van Romen en Gemeentewerf af. De bereikbaarheid van de oostzijde van het centrum als geheel blijft gewaarborgd. Ook vanuit ruimtelijk oogpunt is dit een gewenste oplossing omdat het verkeer uit het gebied gehaald wordt. Hierdoor is er kans de openbare ruimte groener en overzichtelijker in te richten en ontstaat er voor langzaamverkeer een overzichtelijke en veilige situatie.

Mocht deze voorkeursvariant niet haalbaar blijken, dan dient te worden ingezet op het optimaliseren van de bestaande route. De verkeersdruk op de Molenwerfstraat en op de Raadhuislaan - Laan van Romen – Gemeentewerf neemt in deze situatie niet af. Maar door aanpassing van het profiel van de Molenwerfstraat is het wel mogelijk om de route veiliger te maken en de dagelijkse hoeveelheid verkeer op een adequate wijze af te wikkelen. Een nadeel is dat het doorgaande verkeer door het gebied blijft rijden en daarmee een scheiding legt tussen de locatie Hergerborch en het centrum. De veiligheid voor langzaamverkeer vraagt om een zorgvuldige inpassing binnen het profiel van de van de Molenwerfstraat. Zie in figuur 4.3 het effect op de omliggende wegen in aantal motorvoertuigen per dag, per variant. De voorkeur gaat vanuit verkeersveiligheid en ruimtelijk oogpunt dan ook uit naar variant E. Dit is als uitgangspunt gehanteerd bij de studie naar de mogelijkheden voor de oostkant van het centrum van Berkel.

	<i>Autonome groei bij optimaliseren bestaande situatie (2030)</i>	<i>Molenwerfstraat verleggen (Variant E)</i>
<i>Molenwerfstraat</i>	7.800	3.700
<i>Raadhuislaan - Laan van Romen</i>	4.800	3.500
<i>Laan van Romen - Gemeentewerf</i>	6.500	4.100
<i>Gemeentewerf - Oudlandselaan</i>	4.700	3.800

Figuur 4.3 Effect varianten op omliggende wegen (in aantal motorvoertuigen per dag)

Daarnaast zijn nog een aantal algemene uitgangspunten opgesteld met betrekking tot de route in het gebied:

- Het laden en lossen voor de commerciële ruimten (Hoogvliet en Aldi) aan de Molenwerfstraat moet goed kunnen blijven functioneren voor alle huidige gebruikers;
- Bij de herinrichting van het gebied is speciale aandacht voor langzaamverkeer. Langzaamverkeer moet op een veilige manier vanuit alle richtingen naar het centrum kunnen komen. Daarbij gaat het niet alleen om een duidelijke plaats op de weg, maar ook om het wegnemen van risico's zoals die er nu zijn ten gevolge van de haakse parkeervakken op de Molenwerfstraat. Om te zorgen dat fietsers veilig door het gebied kunnen is een principe profiel opgesteld voor de Molenwerfstraat (zie figuur 4.2).
- Het aantal in- en uitritten van een maaiveld parkeerplaats voor de supermarkten dient geminimaliseerd te worden tot maximaal 1 in en 1 uitgang.



Figuur 4.4 Ruimtelijke uitgangspunten

- Aan de doorgaande verbinding is het alleen mogelijk om langsparkeren te realiseren. Haakspaarkeervakken zijn vanwege de verkeersveiligheid niet wenselijk.
- De totale opgave voor het winkelgebied is ca. 300 parkeerplaatsen. Op dit moment worden ca. 190 parkeerplaatsen toegerekend aan het winkelgebied, waarvan een deel dubbelgebruikt wordt als parkeerplaats voor de bestaande woningen. Idealiter worden ca. 110 parkeerplaatsen gerealiseerd om aan de totale opgave te voldoen.

3.2 Ruimtelijke uitgangspunten openbaar gebied

De belangrijkste ruimtelijke uitgangspunten sluiten aan op kwaliteiten van de bestaande locatie of potenties die gezien worden. De ruimtelijke uitgangspunten waarmee bij het uitwerken van de varianten rekening gehouden is, zijn hieronder opgesomd.

- Het groen vanuit het Annie M.G. Schmidtpark wordt zoveel mogelijk richting de Kerk singel getrokken. Om de ligging van Berkel Centrum Oost aan het Annie M.G. Schmidtpark te versterken dient een sterke relatie gelegd te worden tussen de Kerk singel en de toegang tot het park. Dit is een visuele groene verbinding die eveneens dient als fysieke langzaam verkeersverbinding.
- Het hoogteverschil tussen de kern en het omringend gebied bij de landscheiding is van cultuurhistorische waarde. (Nota Cultuurhistorie Plus gemeente Lansingerland, 2012) Bij de inpassing van de nieuwe weg dient daar zorgvuldig mee omgegaan te worden.
- De zichtlijn vanuit de Raadhuisl aan naar de Kerk singel dient behouden te blijven. Bij voorkeur is dit ook een doorgaande route voor langzaamverkeer die de Laan van Romen verbindt met de Kerk singel.
- De parkeerplekken worden zoveel mogelijk groen ingericht of voorzien van groene randen zodat het beeld niet alleen gedomineerd wordt door geparkeerde auto's.

3.3 Locatie Hergerborch

De ontwikkeling van de locatie Hergerborch heeft indirect relatie met de inrichting van het oostelijk deel van het centrum. Ten aanzien van de ontwikkeling en inrichting van het ontwikkelgebied zijn algemene uitgangspunten geformuleerd die voor alle inpassingsvarianten van toepassing zijn.

Algemene ruimtelijke uitgangspunten

- De locatie Hergerborch vormt de verbindende schakel tussen Berkel Centrum en het Annie M.G. Schmidtpark. Park en dorp 'verweven' hier met elkaar;
- De massa van de nieuwbouw sluit aan bij de maat en schaal van de omgeving en heeft een kleinschalige dorpse en groene uitstraling;

- De bebouwing op de locatie Hergerborch vormt een wand van de pleinruimte en begeleidt de zichtlijn vanuit de Raadhuisl aan op de Kerk singel;
- De massa aan de huidige Molenwerfstraat en het plein mag groter zijn in volume en sluit aan op het reeds bestaande gebouw Raadhuishof. Aan de buitenrand van de Raadhuisl aan en het Berkeldsdijkje neemt de bebouwing in korrelgrootte af en voegt deze zich meer naar maat en schaal van de losse appartementengebouwen in het groen.
- De bouwhoogte van de nieuwbouw sluit aan op de diversiteit van hoogtes in de omgeving. De maximale bouwhoogte is 15 meter, verdeeld over maximaal 5 bouwlagen, waarvan de bovenste laag terugliggend is.
- Het plan voldoet aan de eisen voor watercompensatie, die worden gesteld door het Hoogheemraadschap Delfland.

Molenwerfstraat

- De bebouwing kent een enkele harde rooilijn langs de Molenwerfstraat. Hier vormt de bebouwing een stedelijke wand aan het plein en begeleidt de groene route tussen park en centrum;
- De bebouwing heeft zowel aan de Molenwerfstraat als aan de Raadhuisl aan een 'aantrekkelijke plint'. Woningen op de begane grond worden waar mogelijk ontsloten via de centrale entree dan wel een voordeur aan de straat- of pleinzijde. Blinde plinten zijn niet toegestaan;
- Op de hoek Raadhuisl aan - Molenwerfstraat bevindt zich de centrale entree van het gebouw voor de woningen op de verdieping. Deze is vanaf beide zijden bereikbaar en verbindt de dorpszijde met de parkzijde;
- Het parkeren op het binnenterrein bij de nieuwe woningen wordt bij voorkeur niet ontsloten vanaf de Molenwerfstraat om te voorkomen dat het als overloop gebied van het winkelcentrum gaat functioneren;
- Parkeren wordt zodanig ingepast dat geparkeerde auto's niet beeldbepalend zijn in het straatbeeld. Goede landschappelijke inpassing maakt hiervan onderdeel uit.

Raadhuisl aan en Laan van Romen

- De zone van het plangebied aan de Raadhuisl aan (tot aan de kruising met de Laan van Romen) behoudt zijn groene karakter. Het karakter van de as kan versterkt worden door naast groen ook water in te zetten als drager van de structuur en dit op de locatie uit te breiden of te compenseren;
- Nieuwe bebouwing langs de Raadhuisl aan (aan de zuidzijde van het plangebied) voegt zich in de bestaande structuur van gebouwen in het groen. Door het werken met open ruimtes tussen de bebouwing en doorzichten naar het groen wordt dit karakter versterkt;

Programmatische uitgangspunten

- Er mogen ca. 60-80 woningen in het sociale segment gerealiseerd worden. Het aantal woningen dat gerealiseerd kan worden binnen deze bandbreedte is afhankelijk van de beoogde ruimtelijke opzet, kwaliteit van de openbare ruimte en het inpassen van voldoende parkeerruimte.
- De parkeernorm van het gemeentelijk beleid is van toepassing. Het parkeren door de bewoners van de nieuwe woningen dient te worden opgelost op eigen terrein, onttrokken aan het zicht vanaf omliggende straten. Bezoekers kunnen voor een deel gebruik maken van de parkeervakken langs de Raadhuislaan.

Duurzaamheid

Duurzaamheid maakt onderdeel uit van de nadere uitwerking van het plan, waarbij de ontwikkeling een duidelijke bijdrage levert aan de verduurzaming van Lansingerland. Het uitgangspunt is dat duurzaamheid ook zal bijdragen aan een positieve woonkwaliteit van dit gebied.

De nadere uitwerking van duurzaamheid zal integraal in de planontwikkeling worden meegenomen. De gemeenteraad heeft op 1 februari 2018 de Richtlijnen DGO (duurzame gebiedsontwikkeling) vastgesteld. Deze richtlijnen gaan op onderdelen verder dan hetgeen wettelijk is vereist. De Richtlijnen DGO zijn uitgangspunt voor nieuwe gebiedsontwikkelingen en dus ook voor de herontwikkeling van locatie Hergerborch.

4. Varianten

4.1 Uitleg varianten

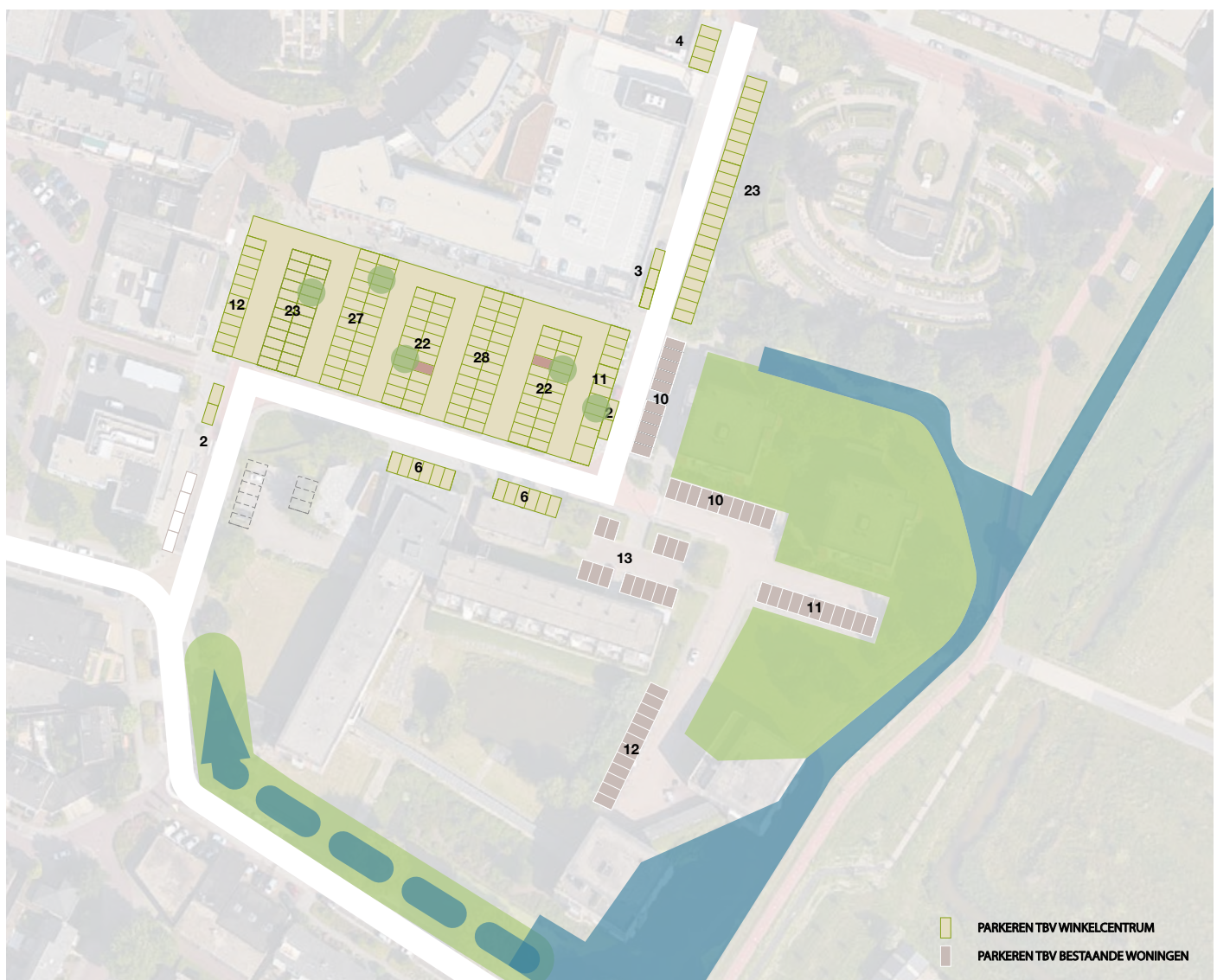
Door middel van een variantenstudie zijn de mogelijkheden voor de inrichting van het gebied aan de oostzijde van het centrum onderzocht. Daarbij is rekening gehouden met eerder beschreven uitgangspunten zoals een verkeersontsluiting vanaf de Molenwerfstraat naar het Berkelsdijkje, uitbreiden van het parkeren ten behoeve van het winkelcentrum en het realiseren van een groene verbinding tussen het park en centrumgebied. Voor de ontwikkeling van de locatie Hergerborch is onderzocht dat het mogelijk is 60-80 woningen te realiseren op het terrein waarbij het parkeren ten behoeve van de woningen op eigen terrein en aan de Raadhuislaan (zuidzijde) is opgelost. Het grootste deel van het parkeren ligt verscholen tussen de gebouwen en is alleen vanaf de Raadhuislaan bereikbaar. De inrichting en het aantal woningen op de locatie Hergerborch is in alle modellen hetzelfde om ze vergelijkbaar te maken. Per variant verschilt met name de manier van inpassing van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het winkelgebied: parkeren op maaiveld, ondergrondse parkeergarage van 1 laag of ondergrondse parkeergarage van

twee lagen. Het parkeren voor het winkelgebied oplossen in een bovengrondse parkeergarage is ook onderzocht. Deze variant is echter afgefallen omdat het ruimtelijk niet goed in te passen is in relatie tot de uitgangspunten en zicht vanuit omliggende appartementen. Op de volgende pagina's worden de varianten toegelicht.

De genoemde parkeeraantallen per variant zijn een globale inschatting, bij de verdere uitwerking kunnen er nog afwijkingen ontstaan bijvoorbeeld vanwege constructies voor de ondergrondse parkeergarage, meer behoefte aan groen en/of fietsparkeren.

Bestaande situatie

In de huidige situatie worden 56 stuks toegerekend aan de bestaande woningen. De overige 191 parkeerplaatsen worden toegerekend aan het winkelgebied. Het aantal parkeerplaatsen per variant wordt vergeleken met de huidige situatie.



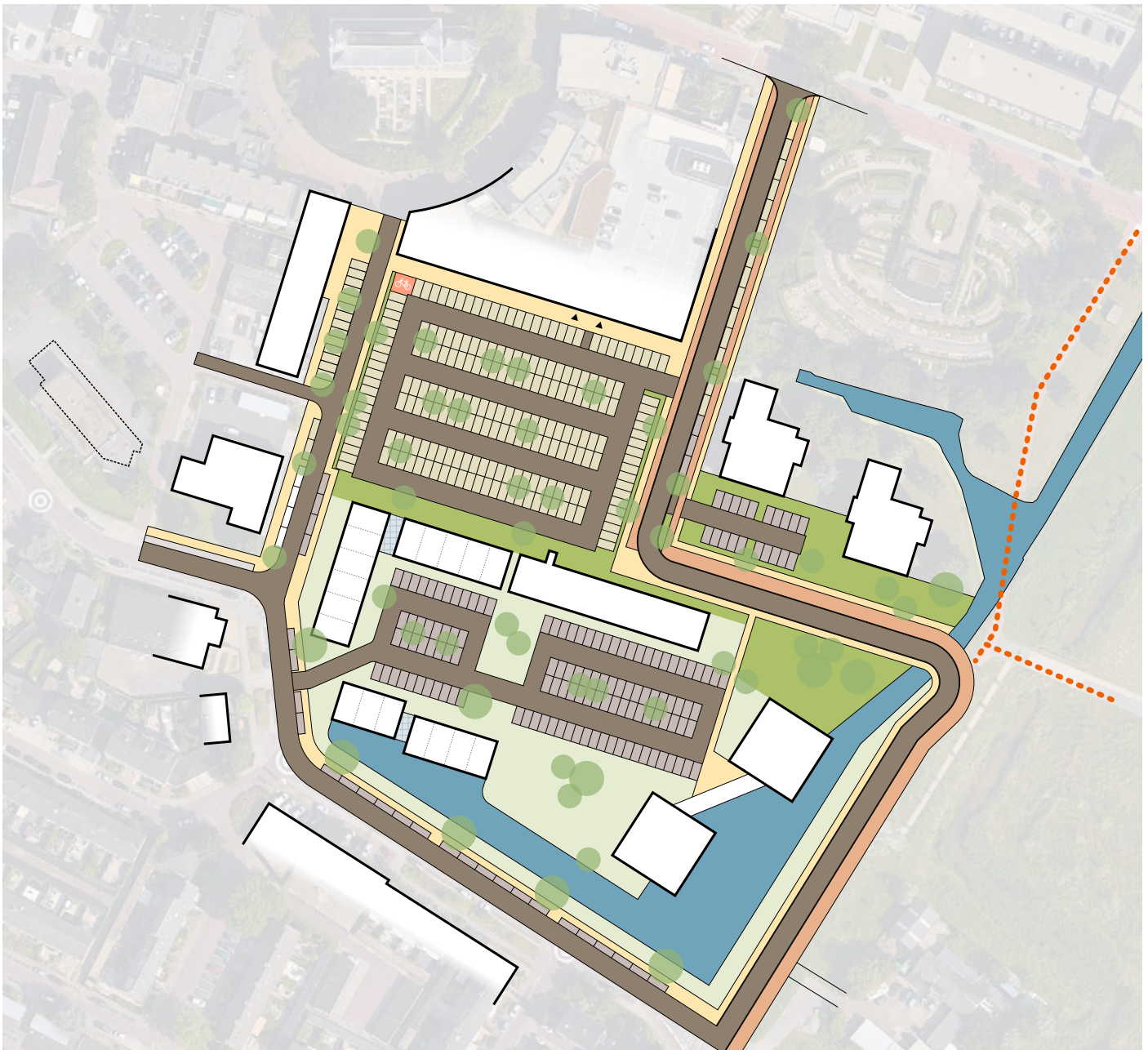
4.2 Variantenstudie

Variant 1: Extra parkeren op maaiveld

Door de Molenwerfstraat via het Berkelsdijkje naar de oostzijde te leiden, ontstaat nabij het centrum meer ruimte voor parkeren. In de eerste variant is uitbreiding van het parkeren op maaiveld onderzocht, waardoor het aantal parkeerplaatsen met 48 toeneemt. Het parkeren is in deze variant dominant aanwezig in de ruimte zowel aan de Raadhuislaan ter hoogte van de kruising met de Kerksingel als op het plein tussen supermarkten en nieuwe ontwikkeling op het terrein van Hergerborch. Vanuit ruimtelijk oogpunt is dit model niet wenselijk omdat de omvang en schaal van het parkeren niet past bij de dorps kwaliteit van de oostzijde, er weinig ruimte is voor een groene inrichting en het gebied geen aantrekkelijke entree vormt voor het winkelgebied.

Parkeeraantallen

Bestaande woningen	56
Nieuwe woningen (80)	112
Parkeren centrum	239
Extra t.o.v. bestand	+48

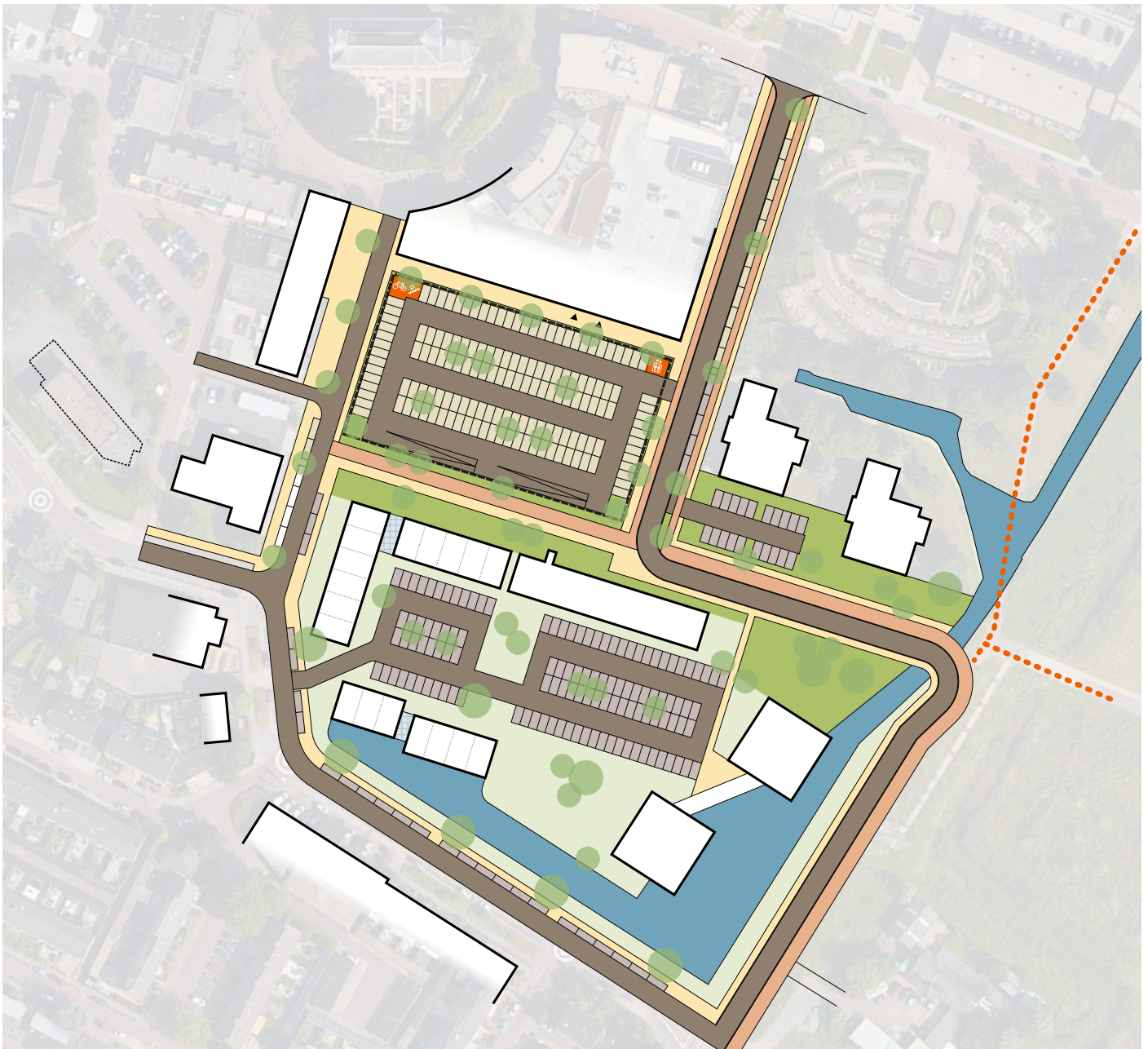


Variant 2: Parkeren op maaiveld en 1 laag onder de grond

In de tweede variant komt één laag parkeren op maaiveld en één laag parkeren verdiept. Hierdoor kunnen er 123 parkeerplaatsen extra gerealiseerd worden, terwijl er tegelijk ruimte ontstaat voor een verbinding voor voetgangers, fietsers met het park. Vanuit ruimtelijk oogpunt is dit model wenselijk omdat de omvang en schaal van het parkeren beter past bij de dorpse kwaliteit van de oostzijde en er ruimte is voor een groene langzaamverkeersverbinding richting het park. Het laatste deel van de Raadhuislaan, ter hoogte van de Kerksingel, is vrij van parkeren waardoor het winkelgebied een aantrekkelijke entree krijgt en er in de toekomst kansen liggen open plinten te maken.

Parkeeraantallen

Bestaande woningen	56
Nieuwe woningen (80)	112
Parkeren centrum	314
Extra t.o.v. bestaand	+123

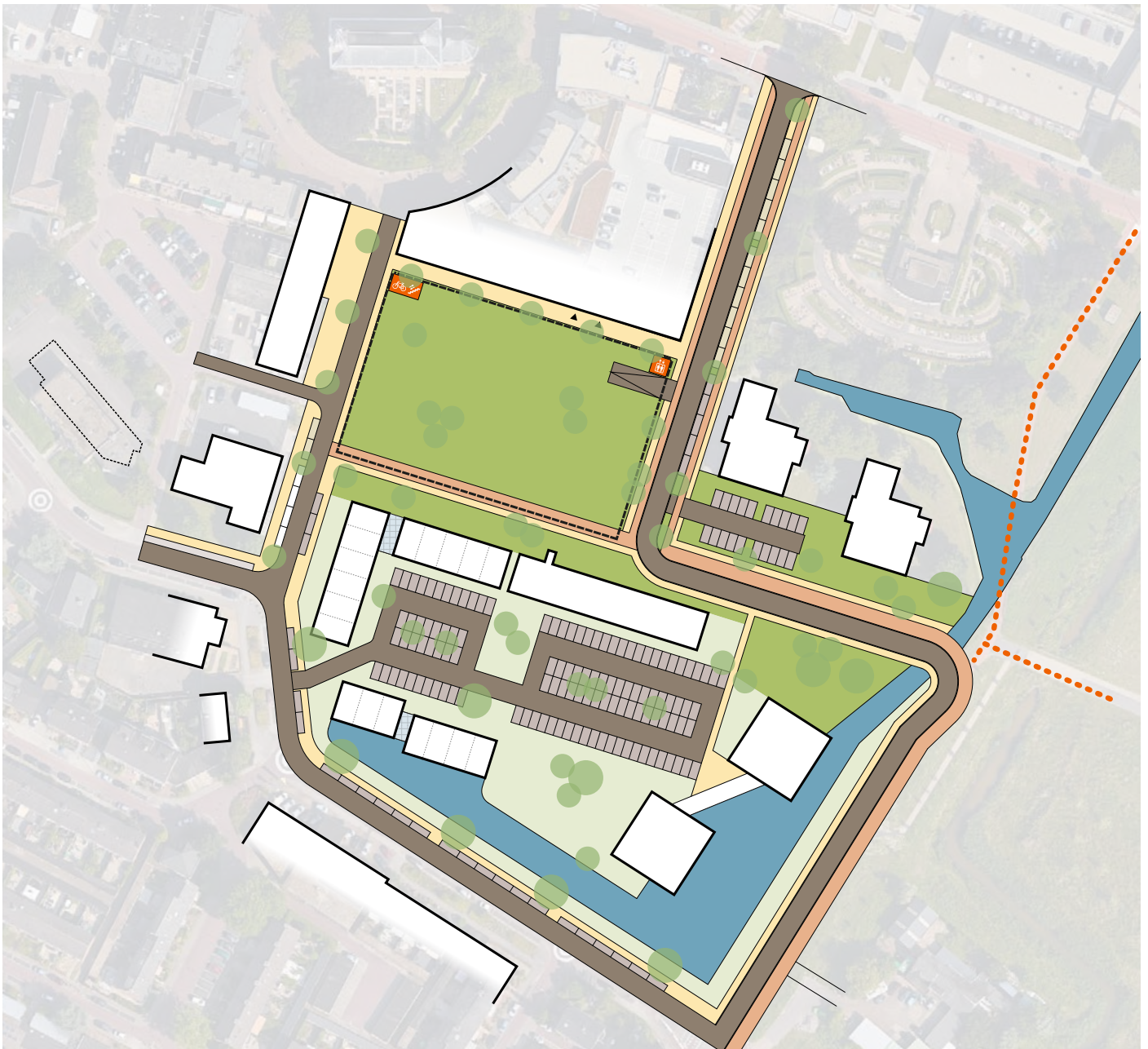


Variant 3: Parkeren 2 lagen onder maaiveld

Variant 3 gaat uit van een tweelaagse ondergrondse parkeergarage. Door het volledige aantal parkeren ondergronds op te lossen ontstaat een aantrekkelijke openbare ruimte. De verbinding tussen park en centrum wordt zo echt zichtbaar, de buitenruimte is veilig voor fietsers en voetgangers. Dit levert grote kwaliteit voor huidige ontwikkelingen en een impuls voor toekomstige ontwikkelingen. De oostzijde van het centrum eindigt letterlijk aan een park. De ruimte kan in de toekomst flexibel gebruikt worden voor bijvoorbeeld kleinschalige evenementen. In totaal is er ruimte om 161 extra parkeerplaatsen toe te voegen. Het surplus kan benut worden voor toekomstige woningbouw en ondergronds fietsparkeren.

Parkeeraantallen

Bestaande woningen	56
Nieuwe woningen (80)	112
Parkeren centrum	352
Extra t.o.v. bestand	+161



4.3 Advies

De plannen van 3B wonen voor de Hergerborchlocatie sluiten aan op de kwaliteiten en wensen voor de oostzijde van het centrum. Uit de variantenstudie blijkt dat de dichtheid van het wonen op de Hergerborch locatie kan toenemen tot maximaal sociale 80 woningen. In dat geval past de ontwikkeling qua maat en schaal bij de omgeving en kan het parkeren voor de woningen op eigen terrein en aan de Raadhuislaan opgelost worden.

Het verleggen van de Molenwerfstraat naar het oosten (via het Berkelsdijkje) heeft een positief effect op de verkeersdruk en bereikbaarheid van het centrum. Door de Molenwerfstraat naar het oosten te verleggen, ontstaat er ruimte om het parkeren voor het winkelgebied uit te breiden. Alleen extra parkeren op maaiveld (variant 1) biedt niet voldoende ruimte om de parkeerdruk op te vangen en is vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit niet wenselijk. Door het ontwikkelen van een 1 laagse ondergrondse parkeergarage gecombineerd met maaiveld parkeren (variant 2) is het mogelijk ca. 120 extra parkeerplaatsen te realiseren ten behoeve van het winkelcentrum. Er is ruimte om een goede groene verbinding tussen park en centrumgebied te maken. Wij adviseren dan ook om minimaal voor variant 2 te kiezen.

Het realiseren van twee lagen parkeren onder de grond zonder maaiveld parkeren (variant 3, ca. 160 extra parkeerplaatsen, waarvan het surplus ook benut kan worden voor toekomstige woningbouw) levert de grootste kwaliteitsslag voor het gebied doordat de pleinruimte tussen de bestaande supermarkten en de locatie Hergerborch groen ingericht kan worden. Bij de uitwerking dient nog een optimalisering plaats te vinden van deze ruimte (balans tussen groen en woningbouw).

Op langere termijn is het gewenst om ook de percelen aan de Raadhuislaan en Kerksingel te herontwikkelen waardoor het totale het gebied meelift op de kwaliteitsslag en verdere verdichting plaatsvindt rondom het centrumgebied.

