

Raadsvoorstel



Datum Raad
31 maart 2016

Portefeuillehouder
Simon Fortuyn

Registratienummer
BR1500119

Preventief toezicht van toepassing
Nee

Onderwerp
Mobiliteitsplan Berkel

Gevraagde beslissing

Op basis van de Herziening van het Mobiliteitsplan Berkel de volgende principebesluiten te nemen:

1. De Noordeindseweg in noordelijke richting open te stellen en deze aan te sluiten op/bij de rotonde met de Oostmeerlaan. In samenhang hiermee de Noordeindseweg tussen de Herenstraat en de rotonde Oostmeerlaan in te richten als erftoegangsweg (snelheid is 30 km/h) en de verkeersveiligheidssituatie op het kruispunt Noordeindseweg - Krugerlaan - Oudelandselaan te verbeteren.
2. De openingstijden van de poller in de Herenstraat in grotere mate aan te passen aan de openingstijden van de winkels en deze in principe tussen 12.00 en 19.00 uur te activeren (paal omhoog). De openingstijden worden kenbaar gemaakt op dynamische informatiedisplays en de locatie wordt gehandhaafd.
3. Geen initiatief te nemen voor het doortrekken van het Berkelsdijkje (tussen Raadhuyslaan en Ds. van Koetsveldstraat) als autoverbinding.
4. Bij de ontwikkeling van de westzijde van het centrum in te zetten op een meer evenwichtige verkeersbelasting tussen de oost- en westzijde van het centrum.
5. Na te gaan op welke wijze de inrichting van de Raadhuyslaan en Molenwerfstraat geoptimaliseerd kan worden in het licht van de huidige verkeersbelasting.
6. Een nadere studie te doen naar positie van de fiets op en bij het Berkelsdijkje noord (Berkelseweg tussen Ds. van Koetsveldstraat en Oostersingel).
7. De inspraak over het Mobiliteitsplan en de voorgestelde besluiten te organiseren.

Samenvatting

Eind 2014 is gestart met een studie naar verkeerscirculatie in de kern Berkel. De grondslag hiervoor ligt in het coalitieakkoord en het raadsbesluit van 25 september 2014. De aanleiding hiervoor was weerstand bij veel inwoners over het afsluiten van de Noordeindseweg ter hoogte van de Planetenweg en de poller op de Herenstraat. Vanwege omleidingen en het ontbreken van alternatieven leidde dit op het moment van realisatie tot een forse toename van het verkeer op de omliggende straten. Het raadsbesluit van 25 september 2014 luidde:

1. De herbevestiging van het integrale ruimtelijke beleid, waaronder het verkeersbeleid, waarbij:
 - Doorgaand verkeer waar mogelijk over (provinciale) gebiedsontsluitingswegen geleid wordt;
 - Berkel centrum op basis van het haltermodel in de komende jaren verder groeit tot een aantrekkelijk en aaneengesloten winkelcentrum met een verkeersluw hart en twee goed bereikbare parkeervoorzieningen aan de west- en de oostzijde.

2. De start van een formele procedure tot herziening van het mobiliteitsplan die in elk geval betrekking heeft op:
 - de wegcategorisering van het Berkelsdijkje;
 - de heropening van de Noordeindseweg nabij de rotonde in noordelijke richting, zoals opgenomen in het coalitieakkoord;
 - de realisatie van een knip (bussluis) in de Sterrenweg;
 - de realisatie van een wegverbinding tussen de Oostmeerlaan en de Oudelandselaan;
 - de functie en de locatie van de poller in de Herenstraat;
 - het vaststellen van een netwerk van wegen voor (bevoorradend) vrachtverkeer in Lansingerland.
3. Inzet voor de korte termijn gericht op verbetering van auto- en fietsparkeren in het centrum.
4. Uitvoering van nieuwe tellingen in 2015 na afronding van de herinrichting van de Sterrenweg en het uitvoeren van een bewonersconsultatie in Berkel noord als belangrijke onderdelen van een afweging over de wenselijkheid van een knip in de Sterrenweg.
5. Extra inzet ten aanzien van communicatie over de gewenste routekeuze en gewenst gedrag in woonwijken.

Om te komen tot een evenwichtig Mobiliteitsplan voor de toekomst van de kern Berkel is eind 2014 gestart met een raadpleging van de inwoners naar de doelen van het verkeersbeleid. Hieruit bleek dat men verkeersveiligheid en bereikbaarheid de belangrijkste thema's vindt. De tweede stap was om een aantal varianten te ontwikkelen voor de ontsluiting van Berkel. Deze varianten zijn voorgelegd aan de inwoners van Lansingerland met de vraag deze aan te vullen.

Deze raadpleging gaf in hoofdlijnen het volgende resultaat:

- Het is wenselijk naast de oorspronkelijke varianten, aanvullend een aantal subvarianten in beschouwing te nemen. Zie hiervoor de rapportage van de Grontmij;
- Bij de inwoners van Berkel is groot draagvlak voor het openstellen van de Noordeindseweg en doortrekken van het Berkelsdijkje. Uiteraard ligt dit anders voor een aantal inwoners die wonen nabij of aan deze wegen;
- Op andere maatregelen, zoals het Westerscheldepad als autoverbinding, een doorgetrokken Krugerlaan en aanleg van een 'grote ring' wordt gemengd of afwijzend gereageerd.

In april 2015 zijn verkeerstellingen gehouden in en om Berkel en daarmee is het regionale verkeer-model geactualiseerd en verfijnd. Met dit verkeersmodel zijn de varianten voor het prognosejaar 2030 doorgerekend. Bij de prognoses is voor alle varianten rekening gehouden met de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030, zoals uitbreiding van het centrum van Berkel aan de westzijde, woningbouw op diverse locaties in en om de gemeente en realisatie van de A13/A16.

Bij de telling en verkeersberekeningen vielen een aantal zaken op:

- In het noordelijk deel van Berkel doen zich nu en in 2030 geen knelpunten voor. De verkeers-intensiteiten op Sterrenweg (2.900 mvt/etmaal in 2030), Markermeerstraat (1.200), Naardermeerstraat (1.700) en Planetenweg (7.700) overschrijden geen van allen kritische waarden¹;

¹ Van de genoemde wegen is de Planetenweg een gebiedsontsluitingsweg (verkeersstraat, grotendeels 50 km/h met aparte fietsvoorzieningen), de andere straten zijn erftoegangsweg (woonstraten, 30 km/h met gemengd verkeer) of feitelijk als zodanig ingericht. Bij een woonstraat wordt als toelaatbare intensiteit meestal een grens van 4.000 tot 6.000 mvt/etmaal aangehouden. Daarboven is het wenselijk aparte voorzieningen te maken voor bijvoorbeeld fietsers, overstekend langzaam verkeer en parkeren en daarmee is dan sprake van een gebiedsontsluitingsweg. De maximale intensiteit voor een gebieds-ontsluitingsweg wordt ingegeven door de capaciteit van een dergelijke weg en deze ligt meestal rond de 15.000 tot 25.000 mvt/etmaal.

- De verkeersintensiteiten op de Noordeindseweg tussen de Wilgenlaan en Krugerlaan (het “middendeel”) zijn te hoog (5.500 mvt/etmaal) voor een erftoegangsweg (conform het Mobiliteitsplan uit 2009), zeker gezien de belangrijke functie die de weg ook heeft voor het fietsverkeer. Het is daarom onwenselijk dat de verkeersintensiteiten hier verder groeien. Anderzijds is een passende inrichting als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) met vrijliggende fietspaden hier vrijwel niet te realiseren;
- Door de recent gerealiseerde uitbreiding van het centrum aan de oostzijde zijn de verkeersintensiteiten op de Raadhuislaan en Molenwerfstraat in 2015 opgelopen naar bijna 8.000 mvt/etmaal. Met de functie die deze route heeft voor het fietsverkeer en de bevoorrading van winkels is hier sprake van een knelpunt in de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en de veiligheid. Overigens wordt op deze wegen voor de toekomst geen grote groei verwacht;
- Gelet op de functie van erftoegangsweg is de verkeersintensiteit op de Rodenrijseweg (vak III tussen Klapwijkseweg en Gemeentewerf) en de Laan van Romen te hoog met 5.500 en 5.200 mvt/etmaal.

Naast de zes oorspronkelijke varianten zijn na de zomer van 2015 een aantal aanvullende varianten geformuleerd om de volgende vragen te kunnen beantwoorden:

- Wat zijn de effecten als de Noordeindseweg in noordelijke richting wordt aangesloten op de rotonde Oostmeerlaan, zonder dat gelijktijdig het Berkelsdijkje wordt aangelegd tussen de Ds. van Koetsveldstraat en de Raadhuislaan?
- Zijn er alternatieven denkbaar voor de aanleg van het Berkelsdijkje (tussen de Ds. van Koetsveldstraat en de Raadhuislaan), waarbij de gesignaleerde verkeersknelpunten in het centrum van Berkel worden opgelost?

Resultaten varianten

De varianten geven op hoofdlijnen de volgende resultaten:

Het volledig openstellen van de Noordeindseweg tussen Herenstraat en Planetenweg (variant 1)

Hierbij is een variant met 30 (variant 1a) en met 50 km/h (1b) onderzocht. Resultaat is dat openstelling veel autoverkeer trekt naar de Noordeindseweg - Herenstraat; het ‘midden’ van Berkel. Ook verkeer, dat doorgaand is ten opzichte van Berkel, gaat dan van deze route gebruik maken. Op het middendeel van de Noordeindseweg lopen de intensiteiten dan op tot 7.300 respectievelijk 11.400 mvt/etmaal. Dit betekent dat de weg bij volledige openstelling ingericht zou moeten worden als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) met aparte fietsvoorzieningen. Er is echter geen ruimte beschikbaar om dit in te kunnen passen: er zou een deel van de aanliggende vaart gedempt moeten worden en dat is strijdig met de waterstaatkundige functie hiervan. Aan deze varianten kleven ook verkeersveiligheidsnadelen: in het centrale gebied van Berkel zijn de intensiteiten van het langzaam verkeer hoog en dit laat zich niet combineren met grote aantallen (doorgaand) verkeer.

Het openstellen van de Noordeindseweg in één richting (variant 8)

Met deze openstelling in één richting en gelijktijdig inrichten van de Noordeindseweg als erftoegangsweg gaan de intensiteiten op het noordelijk deel van de Noordeindseweg van 500 naar 2.600 mvt/etmaal. Op het drukke deel van de Noordeindseweg (tussen Wilgenlaan en Krugerlaan) blijven de intensiteiten vrijwel gelijk: van 5.500 naar 5.300 mvt/etmaal. Op de Sterrenweg gaan de intensiteiten van 2.900 naar 2.100 mvt/etmaal; Markermeerstraat van 1.200 naar 1.100; Naardermeerstraat 1.700 naar 1.900; Planetenweg van 7.700 naar 7.200 mvt/etmaal. De effecten zijn verkeerskundig acceptabel en er treedt een wat gelijkmatiger verdeling van het verkeer in het noordelijk deel van Berkel op.

In de peiling wordt over het al dan niet openstellen van de Noordeindseweg de meeste reacties gegeven. 80% van de respondenten ondersteunt een openstelling en 20% heeft hiertegen juist bezwaren.

Een nieuwe grote buitenring aan de noordoostzijde van Berkel (variant 2)

Met een grote ring worden veel wegen in Berkel rustiger. Toch trekt deze ring nog relatief weinig verkeer: 4.000 tot 6.700 mvt/etmaal. Een dergelijke ring kan alleen functioneren als er geen kortere alternatieven voor het verkeer beschikbaar zijn, daarom kan in dat geval de Planetenweg niet aangesloten worden op de Noordeindseweg. Hiertegen verzetten de aanwonenden zich. Deze maatregel is uiterst prijzig, onder andere vanwege een kruising van de HSL die noodzakelijk is en bovendien wordt het Annie MG Schmidtpark doorsneden. Een bewonersvariant met een nog grotere ring en een aansluiting van de Planetenweg en via de Anthuriumweg zal minder verkeer trekken, waardoor de toegevoegde waarde van de grote ring aanzienlijk lager ligt.

In de peiling is 77% van de respondenten tegen de aanleg van een grote ring. De genoemde argumenten zijn: de hoge investeringskosten, overlast voor omwonenden en doorsnijding van het Annie M.G Schmidtpark.

Het doortrekken van de Krugerlaan naar de Berkelseweg (variant 2)

Met het doortrekken van de Krugerlaan verbetert de verkeersstructuur aan de oostzijde van Berkel, o.a. voor de Molenwerfstraat. Maar de doorgetrokken Krugerlaan trekt veel verkeer op deze woonstraat: 6000 mvt/ etmaal of meer. Deze intensiteiten kunnen niet op een dergelijke erftoegangsweg worden verwerkt zonder een volledige herinrichting tot gebiedsontsluitingsweg, inclusief fietsvoorzieningen. Dit is onwenselijk op deze locatie. Bovendien doorsnijdt een Verlengde Krugerlaan het Huygensplantsoen, waarvoor geen draagvlak bestaat.

In de peiling reageert de helft van de respondenten positief op het doortrekken van de Krugerlaan en de helft negatief.

Het Westerscheldepad (variant 2, 5 en 6)

Dit pad is recent ingericht als fietspad. Het ombouwen van dit pad tot gebiedsontsluitingsweg trekt het nodige verkeer naar de westzijde van Berkel en trekt het verkeer van de Rivierenstraat. Echter, de intensiteiten op de Rivierenstraat zijn niet zo hoog (3.000 tot 4.000 mvt/etmaal in 2030) dat dit een dergelijke grote ingreep rechtvaardigt. Bovendien geeft het Westerscheldepad als wegverbinding een forse groei op de aansluitende Boerhaavestraat. Nadeel van het Westerscheldepad als wegverbinding is tevens dat routes voor het langzaam verkeer tussen woonwijken en scholen/ sportvoorzieningen worden doorsneden. Bij omwonenden is veel weerstand tegen deze maatregel. Het Westerscheldepad wordt daarom niet verder meegenomen als een wenselijke optie.

In de peiling is ongeveer de helft van de respondenten voorstander en de helft tegenstander van het ombouwen van het Westerscheldepad tot wegverbinding. Overigens geven respondenten ook aan tegenstander te zijn van de Rivierenstraat als verbinding naar het centrum uit overwegingen van verkeersveiligheid

Doortrekken Berkelsdijkje (variant 2, 3, 6, 7 en 9)

Een doorgetrokken Berkelsdijkje tussen de Oostersingel en Raadhuislaan/Boterdorpseweg trekt veel verkeer: 10.000 mvt/etmaal. Dit verkeer wordt weggetrokken uit het centrale gebied van Berkel: de intensiteit op de Molenwerfstraat gaat van 8.200 mvt/etmaal in 2030 naar 2.600 mvt/etmaal. Wel neemt door deze maatregel de intensiteit op de Oostersingel toe van 8.800 naar 9.600 mvt/etmaal. Het Berkelsdijkje trekt ook veel verkeer van de Randweg West (van 8.300 naar 5.100 mvt/etmaal); deze weg raakt daarmee deels onderbenut. Met deze maatregel wordt de bevoorrading van de winkels aan de oostzijde vergemakkelijkt. Een nadeel is voorts dat de landschappelijke verbinding tussen het centrum van Berkel en het Annie M.G. Schmidtpark wordt doorsneden en cultuur-historische elementen worden aangetast.

In de peiling is 61% van de respondenten voorstander van het doortrekken van het Berkelsdijkje.

Berkelsdijkje noord (Berkelseweg) inrichten als fietspad en afsluiten voor het autoverkeer (variant 9 en 10)

Hierdoor neemt de bereikbaarheid van het centrum aan de noordoostzijde af: de reistijden worden daardoor langer. Het verkeer gaat of 'binnendoor' via de Wilgenlaan (van 2.400 naar 3.300) en Noordeindseweg midden (5.500 naar 6.600) of buitenom via de Randweg West (van 8.300 naar

11.000). De intensiteit op de Molenwerfstraat gaat fors omlaag (van 8.200 naar 1.400 (als het zuidelijk deel van het Berkelsdijkje wordt aangelegd) of 4.300 mvt/etmaal). Vanwege de nadelige effecten op vooral de Noordeindseweg en de afname van de bereikbaarheid van het centrum valt deze maatregel af.

Overigens autonoom en ook met openstelling van de Noordeindseweg in één richting groeit de intensiteit op het Berkelsdijkje noord van 8.700 tot boven de 11.000. Bij deze intensiteiten is het onverantwoord fietsers en autoverkeer te mengen en is het nodig het Berkelsdijkje in te richten als gebiedsontsluitingsweg met een vrijliggend fietspad.

Deze variant is naderhand ontwikkeld en niet in een peiling voorgelegd aan de inwoners.

Eénrichtingscircuit in het centrum (variant 11)

Hiermee worden de intensiteiten op de Molenwerfstraat globaal gehalveerd, maar het verkeer, inclusief het distributieverkeer, moet via kleine woonstraatjes als Nieuwstraat en/of Julianastraat, Herenstraat (kruising met voetgangersstromen) en Rodenrijseweg noord (vak III) zijn weg vervolgen. Een dergelijk circuit geeft grote omrijafstanden. Deze variant valt daarom af.

Deze variant is naderhand ontwikkeld en niet in een peiling voorgelegd aan de inwoners.

Conclusies

Tegen het aansluiten van de *Noordeindseweg* in noordelijke richting bij de rotonde Planetenweg zijn geen verkeerskundige bezwaren. Voorwaarde is wel dat de *Noordeindseweg* tussen de Oostmeerlaan en de Herenstraat wordt ingericht als erftoegangsweg, zodat het wegverkeer niet teveel toeneemt en het zijn snelheid aanpast. Het herinrichten van de *Noordeindseweg* was ook reeds opgenomen in het Mobiliteitsplan Lansingerland uit 2009. Speciale aandacht gaat uit naar het kruispunt Oudelandselaan - *Noordeindseweg*: dit was in het verleden een black spot met veel verkeersongevallen. Teneinde te voorkomen dat dit terugkomt als gevaarlijk punt wordt nagegaan hoe dit kruispunt veiliger kan worden gemaakt.

Het Hoogheemraadschap heeft aangegeven, dat de *Noordeindseweg*, globaal tussen Wilgenlaan en Krügerlaan, moet worden opgehoogd. De kosten voor het terugbrengen van de weg komen deels voor rekening van de gemeente. Voor wat betreft de beheerplannen is een (onderzoek naar een) reconstructie op deze wegvakken voorzien in 2021/2022. Het voornemen is om de ophoging en de reconstructie te combineren. Het vervolgens realiseren van een 30 km/h-weg geeft dan geen substantiële meerkosten.

Uit een oogpunt van verkeersveiligheid adviseert Grontmij in het rapport "Herziening van het Mobiliteitsplan" om geen extra aansluiting op de rotonde te realiseren maar een T-aansluiting op de Oostmeerlaan via een brug over de *Noordeindsevaart* op enige afstand van de rotonde. De kosten van het aantakken van de *Noordeindseweg* via de Oostmeerlaan op de rotonde wordt geschat op € 400.000 tot € 500.000. Goedkopere maatregelen, waarbij de *Noordeindseweg* direct op de rotonde aansluit, beoordeelt Grontmij als onveilig. Dit dient echter in een nader voorstel te worden afgewogen. Voor het inrichten van de *Noordeindseweg* tot erftoegangsweg, wat reeds was opgenomen in het vigerende Mobiliteitsplan Lansingerland uit 2009, is een budget gereserveerd van € 60.000,-. Vooralsnog lijkt dit toereikend om bij reconstructie de weg als 30 km per uur weg in te richten. Het is wenselijk om voorafgaand aan het maken van een definitief raadsvoorstel de kosten scherper te calculeren en daarbij tevens de voordelen van het maken van werk met werk te betrekken.

Van de onderzochte maatregelen heeft het doortrekken van het *Berkelsdijkje* de meest positieve verkeerseffecten. Echter, deze maatregel doorsnijdt wel de landschappelijke verbinding tussen de kern van Berkel en het Annie M.G. Schmidtpark, tast cultuurhistorische elementen aan en vergt een forse investering (minimaal € 5 mio). Daarom wordt voorgesteld deze verbinding niet te realiseren en hiervoor geen voorbereidingen te treffen.

Om de problematiek ter hoogte van de Molenwerfstraat/Raadhuislaan te verlichten worden de volgende maatregelen genomen:

- Bij de ontwikkeling van de westzijde van het centrum wordt gepoogd extra verkeer van de oostzijde te trekken. Dit kan door hier extra parkeerplaatsen te realiseren, een goede ontsluiting van de parkeerplaatsen en bewegwijzering.
- Bij de verdere ontwikkeling aan de oostzijde (bijvoorbeeld Hergerborch) wordt nagaan of met diverse kleinere maatregelen de verkeerssituatie op de Raadhuislaan - Molenwerfstraat kan worden verbeterd.

Eventuele meerkosten als gevolg van het verlichten van de verkeersproblematiek aan de oostzijde van het centrum worden afzonderlijk in beeld gebracht.

Overigens zullen hiermee de verkeersknelpunten aan de oostkant van het centrum niet structureel worden opgelost.

Met de voorstellen blijft de huidige structuur van bevoorrading van het centrum gelijk aan de huidige situatie. Tijdens de peilingen zijn op dit punt weinig reacties gekomen. Wel vormt het bevoorradend vrachtverkeer - en de manoeuvres die dit met zich meebrengt - één van de elementen die bijdraagt aan de overbelasting van de wegen in het oostelijk deel van het centrum. Dit punt wordt meegenomen bij beslispoint 5: het optimaliseren van de inrichting van de Raadhuislaan en Molenwerfstraat.

De verkeersintensiteiten op het noordelijke deel van het Berkelsdijkje (Berkelseweg tussen de Ds. van Koetsveldstraat en de Oostersingel) nemen toe van 8.700 naar meer dan 11.000. Dit betekent dat het nodig is deze weg in te richten als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) en dat er aparte fietsvoorzieningen dienen te komen. Daarnaast is dit ook een schakel in de regionale fietsroute Rotterdam - Zoetermeer en dat vormt extra aanleiding om een goede positie van de fiets te garanderen.

Langs het Berkelsdijkje zijn zowel aan de oost-, als de westzijde parallelle fietsverbindingen (Prins Bernhardlaan of door het Annie M.G. Schmidtpark) en toch blijft een aanzienlijk deel van de fietsers gebruik maken van het betreffende deel van het Berkelsdijkje. Dit betekent dat de alternatieven nu niet voldoen.

Overigens heeft de gemeente een Kadernotitie Fietsveilig in voorbereiding. In deze notitie wordt specifiek ingegaan op de veiligheid van de fietsers.

Met de voorstellen worden de punten uit het raadsbesluit van 25 september 2014 als volgt ingevuld:

Item uit het raadsbesluit	Invulling
1. De wegcategorisering van het bestaande Berkelsdijkje (Berkelseweg)	Met de voorgestelde maatregelen loopt intensiteit op het bestaande Berkelsdijkje op tot 11.300 mvt/etm (huidige intensiteit 8.700). Hierbij past een inrichting als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h). Dit betekent vooral de aanleg van vrijliggende fietspaden.
2. Heropening van de Noordeindseweg nabij de rotonde in noordelijke richting, conform het coalitieakkoord	Conform, zie beslispoint 1
3. Knip (bussluis) in de Sterrenweg	Maatregel is op aangeven van de bewoners komen te vervallen. De maatregel is op basis van de huidige en te verwachten verkeersintensiteiten ook niet nodig.
4. De realisatie van een wegverbinding tussen de Oostmeerlaan en de Oudelandse laan	Westerscheldepad is onderzocht, maar de baten wegen niet op tegen de (maatschappelijke) kosten
5. De functie en locatie van de poller	Conform, zie beslispoint 2
6. Vaststellen van een netwerk van	Het huidige netwerk blijft gehandhaafd voor Berkel

wegen voor bevoorradende vrachtverkeer in Lansingerland	
7. Verbetering auto- en fietsparkeren in het centrum	Wordt opgepakt. Voor realisatie fietsstallingplaatsen is subsidie aangevraagd.
8. Uitvoeren verkeerstellingen in 2015	Is uitgevoerd
9. Uitvoeren bewonersconsultatie over de wenselijkheid van een knip in Sterrenweg	Is uitgevoerd
10. Communicatie over routekeuze en het gewenste gedrag in woonwijken	Punt wordt voortdurend opgepakt bij wijziging van routes

Financiële consequenties

De kosten voor de voorgestelde maatregelen worden als volgt indicatief geraamd:

- Aansluiting Noordeindseweg op de Oostmeerlaan bij rotonde met Planetenweg: de kosten hiervoor bedragen maximaal € 400.000,- tot € 500.000,-. Gelijktijdig met een besluit over (variant voor) de aansluiting zal de raad worden voorgesteld een investeringskrediet beschikbaar te stellen. De investering wordt conform de Nota Activabeleid (T11.07494) afgeschreven over 20 jaar. Dit betekent bij een investering van € 500.000,- een toename van de jaarlijkse kapitaalslast van € 40.000,- aflopend naar € 25.000,-. Bij het definitieve voorstel wordt nagegaan of goedkopere varianten haalbaar zijn.
- Herinrichting Noordeindseweg tot erftoegangsweg: geen meerkosten indien gecombineerd met ophoging/reconstructie. Project is aangemeld voor subsidie.
- Aanschaf en aanleg van dynamische informatiedisplays bij de poller: globale raming € 100.000,-. Gelijktijdig met een besluit over de informatiedisplays zal de raad worden voorgesteld een investeringskrediet beschikbaar te stellen. De afschrijving van de investering wordt afgestemd op de verwachte levensduur van de displays, hierover is nog geen informatie beschikbaar;
- Ontwikkeling van het westelijk deel centrum: investeringskosten onbekend, wordt betrokken bij verdere ontwikkeling van het gebied. Indien hiervoor extra investeringen nodig zijn, worden deze apart zichtbaar gemaakt;
- Optimalisatie Raadhuislaan en Molenwerfstraat: onbekend, wordt betrokken bij verdere ontwikkeling van het gebied. Indien hiervoor extra investeringen nodig zijn, worden deze apart zichtbaar gemaakt;
- Fietsvoorzieningen op/langs Berkelsdijkje: investeringskosten onbekend. Project is aangemeld voor subsidie.

De genoemde bedragen zijn zeer indicatief en worden bij de definitieve voorstellen nader onderbouwd. Preventief toezicht is niet aan de orde omdat dit voorstel principebesluiten behelst. De definitieve besluiten, die financiële implicaties hebben, worden na definitieve vaststelling voorbereid.

Verdere procedure

De inspraak wordt georganiseerd door de gemeenteraad. Parallel aan de besluitvorming wordt gestart met het voorbereiden van een aantal maatregelen:

- openstellen Noordeindseweg en inrichting tot erftoegangsweg;
- aanpassen openingstijden poller en plaatsen van displays;
- optimalisatie inrichting Raadhuislaan en Molenwerfstraat;
- verbeteren positie fiets op Berkelseweg zuid (Berkelsdijkje).

Juridische aspecten

Tegen de (principe-) besluiten over het Mobiliteitsplan Berkel zijn geen juridische bezwaren mogelijk. Dit speelt wel als er individuele uitwerkingsbesluiten worden genomen, zoals de noodzakelijk verkeersbesluiten en eventuele bestemmingsplanwijzigingen. Vooral besluiten die afwijken van eerder genomen besluiten vergen hierbij nadrukkelijk te aandacht.

Extern draagvlak/burgerparticipatie

In verschillende fasen van het opstellen van het Mobiliteitsplan is sprake geweest van burgerparticipatie. Dit geldt ook voor dit besluit en daarvoor worden de volgende acties gepland: Informeren belanghebbenden en overige inwoners over behandeling Mobiliteitsplan in Commissie Ruimte en Gemeenteraad (januari). Stand van zaken op onze website en in Gemeentenieuws. In februari een hoorzitting, waarbij inwoners worden uitgenodigd hun reactie te geven. Vervolgens weer communiceren bij commissie Ruimte en Raad bij behandeling definitieve voorstel (naar verwachting in april).

Duurzaamheid

De duurzaamheidseffecten van de maatregelen zijn naar verwachting nihil. De positie van de auto ten opzichte van de fiets of het openbaar vervoer verandert nauwelijks.

Bijlagen

1. Het concept-mobiliteitsplan van Grontmij (Corsa nr. T15.12430);
2. De verantwoording van de Verkeersberekeningen van Goudappel Coffeng (Corsa nr. T15.12445);
3. De resultaten van de peiling over de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid: rapportage van IO-research (Corsa nr. T15.01652);
4. De resultaten van de peiling over de varianten: rapportage van IO-research (Corsa nr. T15.08134);
5. De resultaten van de peiling over de varianten: rapportage van Grontmij (Corsa nr. T15.08133);

Toelichting

Inleiding

Dit voorstel is een eerste stap om te komen tot de vaststelling van het Mobiliteitsplan Berkel.

Beoogd maatschappelijk effect

Met het voorstel wordt beoogd een duurzaam veilige en goed functionerende verkeersstructuur voor Berkel te ontwikkelen.

Argumenten

Het conceptrapport Herziening Mobiliteitsplan Berkel biedt een solide basis voor besluitvorming; in de verschillende varianten zijn de verkeerseffecten van diverse maatregelen om de verkeersstructuur van Berkel te verbeteren met elkaar vergeleken. Het rapport bevat een reëel beeld van de verkeersintensiteiten die verwacht mogen worden in de Referentiesituatie en de verschillende varianten. Er is sprake van een voorlopig besluit; alvorens tot vaststelling over te gaan worden de inwoners en belanghebbenden gehoord. De reacties worden bij het definitieve voorstel betrokken.

- 1.1 *Openstelling van de Noordeindseweg in één richting op/bij de rotonde Planetenweg is opgenomen in het collegeakkoord.*
- 1.2 *Er zijn geen verkeerskundige argumenten tegen de openstelling van de Noordeindseweg in één richting.*

Met de openstelling zullen de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen iets omlaag gaan, maar geen van deze wegen is een knelpunt. Ook de Noordeindseweg kan de intensiteiten goed verwerken. Een voorwaarde is echter wel dat de hele Noordeindseweg, inclusief de kruispunten, voldoende veilig worden ingericht. Daarom is het nodig tegelijkertijd de Noordeindseweg als erftoegangsweg (30 km/h) in te richten, conform het voornemen uit het

Mobiliteitsplan Lansingerland uit 2009. Feitelijk is dit de enige maatregel uit het Verkeersstructuur-plan 2009 dat nog niet is uitgevoerd. Tot afsluiting van de Noordeindseweg is indertijd besloten uit overweging van verkeersveiligheid. Het is daarom belangrijk dat er na opening van de Noordeindseweg een situatie ontstaat die minstens als even veilig wordt beoordeeld.

- 1.3 *Met de openstelling van de Noordeindseweg in één richting vindt een iets betere verdeling van de lusten en lasten plaats.*
- 1.4 *Openstelling van de op/bij de rotonde Planetenweg wordt blijkens de reacties door veel inwoners gesteund.*
- 1.5 *De exacte wijze van openstellen wordt nader uitgewerkt*
Voor de openstelling van de Noordeindseweg in noordelijke richting zijn een aantal alternatieven denkbaar. Deze alternatieven worden in een nader voorstel uitgewerkt. Op basis daarvan doet het college een definitief voorstel.
- 1.6 *Herinrichting van de Noordeindseweg wordt afgestemd met andere maatregelen.*
Op de Noordeindseweg (globaal tussen Wilgenlaan en Krügerlaan) is het Hoogheemraadschap voornemens de dijk te verhogen. Door gelijktijdig de weg te reconstrueren en als 30 km/h-weg in te richten kan werk met werk worden gemaakt.
- 2.1 *De poller in de Herenstraat is bedoeld het functioneren van het winkelcentrum te ondersteunen.*
Bij de ontwikkeling van het centrum is een ongestoorde veilige verbinding voor het winkelend publiek tussen het oostelijk en het westelijk deel van het centrum steeds uitgangspunt geweest en dat blijft zo.
- 2.2 *Het sluiten van de poller (omhoog) buiten drukke winkeluren heeft geen toegevoegde waarde.*
Daarom kan de poller buiten openingstijden naar beneden blijven. Ook kan de poller worden gebruikt als er, buiten de winkeltijden, evenementen in het centrum zijn. Wel is het van belang dat de verkeersintensiteiten op de Herenstraat structureel minder dan 4000 mvt/etmaal blijven. Om te borgen dat de verkeersintensiteit op deze straat de kritische waarde niet structureel overschrijdt, wordt de verkeersintensiteit ter plaatse periodiek geteld.
- 2.3 *De gemeente plaatst dynamische informatiedisplays.*
Hiermee worden de weggebruikers adequaat geïnformeerd over de openstelling van de poller. De poller wordt door veel automobilisten als hinderlijk ervaren omdat ze worden verrast door de opening hiervan. Met de informatiedisplays wordt de onduidelijkheid weggenomen.
- 2.4 *Een concreet voorstel voor de poller wordt uitgewerkt.*
Op basis van het voorliggende principebesluit wordt een concreet voorstel uitgewerkt voor de openingstijden van de poller en aan te schaffen informatiedisplays, inclusief afweging en kosten.
- 2.5 *Aan andere locaties voor de poller kleven de nodige bezwaren.*
- 3.1 *Aanleg van het Berkelsdijkje (tussen Raadhuislaan en Ds. van Koetsveldstraat) als autoverbinding heeft een aantal voor- en nadelen.*
De voordelen zijn verkeerskundig van aard: het bereiken van een goede verdeling van het verkeer en het oplossen van de verkeersproblematiek ter hoogte van de Molenwerfstraat. De nadelen zijn:
 - de hoge aanlegkosten (naar schatting minimaal € 5 mio);
 - het doorsnijden van de stedenbouwkundige relatie tussen centrum en Annie M.G. Schmidtpark;
 - het aantasten van de aanwezige cultuur/historische elementen;
 - het trekken van verkeer van de Randweg West.Gezien de nadelen wordt voorgesteld niet over te gaan tot (het voorbereiden van) de aanleg van het Berkelsdijkje.

4. *Op korte termijn (ca. twee jaar) wordt de westzijde van het centrum verder ontwikkeld en hiermee heeft de gemeente de mogelijkheid de verkeerssituatie aan de oostzijde te ontspannen door meer verkeer naar de westzijde te trekken.*
Dit aspect wordt nadrukkelijk meegenomen bij de verdere uitwerking van de westzijde van het centrum, bijvoorbeeld bij de realisatie van parkeerplaatsen en de ontsluiting daarvan.
5. *De vorm en de functie van de Raadhuislaan en Molenwerfstraat passen niet bij het gebruik.*
Daarom wordt nagegaan of het mogelijk is te komen met verbeteringen van de inrichting van de situatie. Bij de verdere ontwikkeling aan de oostzijde van het centrum (bijvoorbeeld Hergerborch) wordt nagegaan of de verkeerssituatie kan worden verbeterd.
- 6.1 *De intensiteiten op het Berkelsdijkje (tussen Ds. van Koetsveldstraat en Oostersingel) lopen op zodat dit ingericht dient te worden als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h).*
Bij een dergelijke inrichting hoort een vrijliggend fietspad.
- 6.2 *De positie van de fiets op het Berkelsdijkje (tussen Ds. van Koetsveldstraat en Oostersingel) is niet optimaal.*
Het betreft hier een smalle dijk die voor fietsers (subjectief) onveilig is.
- 6.3 *Alternatieve routes (Prins Bernhardlaan en route via het Annie M.G. Schmidtpark) zijn beschikbaar, maar niet populair.*
Dit heeft de maken met de gestrektheid en de rechtstreeksheid van de alternatieve routes.
- 6.3 *Het betreffende wegvak is onderdeel van de regionale snelfietsroute tussen Zoetermeer en Rotterdam, maar voldoet niet aan de eisen die hieraan worden gesteld.*
Daarnaast is het wegvak een schakel in belangrijke intra-gemeentelijke routes, bijvoorbeeld tussen Berkel centrum en Bergschenhoek. Gezien de regionale functie zijn er regionale subsidiemogelijkheden en inmiddels is een aanvraag voor de regionale subsidie verzonden.
7. *De voorgestelde procedure biedt de bewoners de gelegenheid invloed uit te oefenen op het Mobiliteitsplan en de besluiten daarover.*

Kanttekeningen

Het concept-Mobiliteitsplan is gebaseerd op berekeningen met het regionale verkeersmodel (RVMH versie 3.1, ambitie scenario). Voor dit plan is dit verkeersmodel geactualiseerd en verfijnd. Het verkeersmodel is naast getelde verkeersintensiteiten gebaseerd op actuele verwachte ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij ook wordt uitgegaan van de volledige realisatie van Wilderszijde. Deze ontwikkelingen zijn echter altijd onzeker en daarmee hebben ook modeluitkomsten een mate van onzekerheid. Deze onzekerheid is echter voor elke variant even groot en heeft daarom geen invloed op de onderlinge verhouding tussen de varianten.

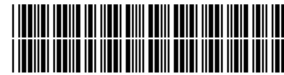
Hoewel de voorgestelde maatregelen in zijn algemeenheid kunnen rekenen op draagvlak, zijn er bij alle maatregelen tegenstanders. Het is daarom nodig zorgvuldig te blijven bij de afweging en argumentatie.

- 1.1 In het verleden zijn (verkeers)besluiten genomen om de Noordeindseweg niet meer aan te sluiten op de rotonde met de Planetenweg/Oostmeerlaan teneinde doorgaand verkeer via de Noordeindseweg tegen te gaan en de verkeersveiligheidssituatie te verbeteren. Met de openstelling in één richting, gecombineerd met de inrichting als erftoegangsweg (30 km/h) en het treffen van veiligheidsvoorzieningen op het voormalige black-spot Noordeindseweg - Krugerslaan - Oudlandselaan is de verkeersveiligheid gewaarborgd. Ook is er niet of nauwelijks sprake van doorgaand verkeer.
- 1.2 Met de realisatie van de openstelling van de Noordeindseweg is mogelijk een forse investering gemoeid. De investeringskosten van de variant die Grontmij adviseert bedragen indicatief maximaal € 400.000,- tot € 500.000,-. Goedkopere varianten zijn denkbaar, maar deze worden door Grontmij als minder veilig beoordeeld. Reconstructie van de Noordeindseweg is in de beheerplannen voorzien voor 2021/2022. Voorts is er een samenhang met de benodigde ophoging van de Noordeindseweg door het Hoogheemraadschap en het beheerplan van de

gemeente. Indien een herinrichting van de Noordeindseweg gelijktijdig wordt opgepakt met de reconstructie en de ophoging, is hier geen sprake van meerkosten.

2. Een ruimere openstelling van de poller betekent dat er meer verkeer via de Herenstraat gaat rijden.
3. Uit de onderzoeken blijkt dat de realisatie van het Berkelsdijkje (Raadhuislaan - Ds. van Koetsveldstraat) als autoverbinding de meest effectieve maatregel is om te komen tot een ontspannen en veilige verkeerssituatie rond het centrum van Berkel. Met het achterwege laten van deze verbinding blijft de verkeerssituatie in met name het oostelijke deel van het centrumgebied een knelpunt.
- 4/5 Meer verkeer naar de westzijde van het centrum trekken en het optimaliseren van de vormgeving van de Raadhuislaan en Molenwerfstraat hebben hoogstens een beperkt effect op de overspannen en verkeersonveilige situatie aan de oostkant van het centrum.
6. Realiseren van een aantrekkelijke fietsroute langs het Berkelsdijkje is een forse opgave.

Raadsbesluit



Datum Raad
31 maart 2016
Registratienummer
BR1500119

Onderwerp
Mobiliteitsplan Berkel

De raad van de gemeente Lansingerland;

Overwegende dat

- de verkeersstructuur van Berkel conform het coalitieakkoord is heroverwogen en dat met de voorgestelde maatregelen een evenredige verdeling van het verkeer wordt gecreëerd, waarbij de verkeersintensiteiten passen bij de vormgeving van de wegen en straten.
-

Gelet op

- het draagvlak bij de inwoners van de gemeente en de verkeersanalyses in het concept-Mobiliteitsplan Berkel.

Besluit(en)

Op basis van de Herziening van het Mobiliteitsplan Berkel de volgende principebesluiten te nemen:

1. De Noordeindseweg in noordelijke richting open te stellen en deze aan te sluiten op/bij de rotonde met de Oostmeerlaan. In samenhang hiermee de Noordeindseweg tussen de Herenstraat en de rotonde Oostmeerlaan in te richten als erftoegangsweg (snelheid is 30 km/h) en de verkeersveiligheidssituatie op het kruispunt Noordeindseweg - Krugerlaan - Oudelandselaan te verbeteren.
2. De openingstijden van de poller in de Herenstraat in grotere mate aan te passen aan de openingstijden van de winkels en deze in principe tussen 12.00 en 19.00 uur te activeren (paal omhoog). De openingstijden worden kenbaar gemaakt op dynamische informatiedisplays en de locatie wordt gehandhaafd.
3. Geen initiatief te nemen voor het doortrekken van het Berkelsdijkje (tussen Raadhuislane en Ds. van Koetsveldstraat) als autoverbinding.
4. Bij de ontwikkeling van de westzijde van het centrum in te zetten op een meer evenwichtige verkeersbelasting tussen de oost- en westzijde van het centrum.
5. Na te gaan op welke wijze de inrichting van de Raadhuislane en Molenwerfstraat geoptimaliseerd kan worden in het licht van de huidige verkeersbelasting.
6. Een nadere studie te doen naar positie van de fiets op en bij het Berkelsdijkje noord (Berkelseweg tussen Ds. van Koetsveldstraat en Oostersingel).
7. De inspraak over het Mobiliteitsplan en de voorgestelde besluiten te organiseren.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 28 januari 2016,

de griffier,

de voorzitter,

drs. Marijke Walhout

drs. Pieter van de Stadt