

Raadsvoorstel



Datum Raad
21 februari 2019

Portefeuillehouder
Simon Fortuyn

Registratienummer
BR1800135

Onderwerp
Project Rotondes Fietsveilig

Gevraagde beslissing

1. De rotondes Klapwijkseweg/Boterdorpseweg veiliger te maken conform maatregelenpakket 1.
2. Het krediet op te hogen van € 1,3 miljoen naar € 2,7 miljoen.
3. De structureel hogere kapitaallasten (€ 21.800 in 2020) ten laste brengen van Groot onderhoud voor Wegen, straten en pleinen.

Samenvatting

Eind januari 2018 stelde de gemeenteraad het Fietsveiligheidsplan Lansingerland vast. Doel is om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. Voorafgaand konden inwoners in 2017 met een online burgerpanel verkeersonveilige locaties melden. Dit leverde ruim 1.700 meldingen op. Uit de analyse bleek een groot deel van de meldingen betrekking te hebben op de rotondes op de corridor Boterdorpseweg-Klapwijkseweg. De rotondes zijn daarom in het Fietsveiligheidsplan benoemd als prioriteit. Bij de vaststelling van de Begroting 2018 is een investeringskrediet van € 1.300.000 opgenomen. In 2018 zijn conform de kaders van het Fietsveiligheidsplan de maatregelen aan de rotondes verder uitgewerkt. De voorgestelde maatregelen per rotonde staan beschreven in de bijlage (T18.16415). De maatregelen bestaan voornamelijk uit het verbeteren van het zicht en het remmen van de snelheid voor zowel fietsers als automobilisten. Daarbij zijn op enkele locaties ingrijpendere maatregelen nodig dan op basis van de quickscan in 2017 geraamd was. Zo leggen we enkele fietsoversteken verder van de rotonde af dan bij de quickscan aanvankelijk beoogd. Bij de rotonde Weg & Land is voor het veiliger maken van de fietsoversteek het verplaatsen van de rotonde noodzakelijk. Daarnaast zijn de maatregelen getoetst aan hun toekomstvastheid in relatie tot de verkeersafwikkeling tot 2030. Zo is voor de rotonde Oudlandselaan voor het borgen van een verantwoorde verkeersafwikkeling een meerstrooksrotonde noodzakelijk.

Voor een overzicht van de maatregelen zie bijlage T18.16415.

Het college vraagt goedkeuring voor de maatregelen met het benodigde bijhorende krediet conform pakket 1.

Het voor alle rotondes benodigde investeringsbedrag is hoger dan het in de Begroting 2018 opgenomen krediet. Op basis van de afwegingen zijn er vier maatregelenpakketten uitgewerkt. Op basis van de sterke wens om op alle rotondes maatregelen te treffen, en gelet op de uniformiteit van die maatregelen, is het voorstel om alle zeven rotondes aan te passen (maatregelenpakket 1). Hiervoor wordt het investeringskrediet opgehoogd met € 1.400.000. Hierbij betrekken we dat de MRDH in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2019 € 1.000.000 subsidie beschikbaar stelt voor dit project. Een bijdrage van de MRDH verlaagt het netto eigen aandeel van de gemeente, waardoor niet het volledige krediet noodzakelijk is en de bijbehorende kapitaallasten lager zijn. De kapitaallasten voor het resterende krediet van € 400.000 voor de gemeente zijn € 21.800 in 2020 (lineair aflopend).

Voorgesteld wordt deze kapitaallasten te dekken vanuit de post Groot onderhoud voor Wegen, straten en pleinen op Programma 5 Kwaliteit openbare ruimte, beleidsveld Beheer openbare ruimte. Ons beleid is om dekking structureel zoveel mogelijk te vinden binnen het programma waartoe dit krediet hoort.

Financiële consequenties

Projectkosten

De projectkosten stijgen van € 1.300.000 naar € 2.700.000.

Op te hogen beschikbaar krediet

Een krediet van € 1.300.000 is reeds beschikbaar gesteld bij de Begroting 2018-2021. Voorgesteld wordt dit krediet met € 1.400.000 op te hogen naar € 2.700.000. Hierbij betrekken we dat de MRDH in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2019 € 1.000.000 subsidie beschikbaar stelt voor dit project. De kapitaallasten voor het resterende krediet van € 400.000 voor de gemeente zijn € 21.800 in 2020 (lineair aflopend).

Dekking kapitaallasten

Voorgesteld wordt deze kapitaallasten te dekken vanuit de post Groot onderhoud voor Wegen, straten en pleinen op Programma 5 Kwaliteit openbare ruimte, beleidsveld Beheer openbare ruimte. De verwachting is dat met deze investeringen de komende jaren geen groot onderhoud nodig is aan de rotondes. Hiermee zijn de investeringslasten geen feitelijke verhoging van de benodigde gelden.

Subsidie MRDH

De gemeente heeft de aanpak van de rotondes aangemeld voor een subsidiebijdrage vanuit de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Een bijdrage van de MRDH zal het netto eigen aandeel van de gemeente verlagen, waardoor niet het volledige krediet noodzakelijk is en de bijbehorende kapitaallasten lager zijn. De MRDH subsidieert de aanpak van locaties waar recent ongevallen zijn gebeurd voor maximaal 50%. De MRDH heeft hiertoe reeds een bijdrage van € 1.000.000 opgenomen in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2019. Dit biedt de gemeente voldoende zekerheid voor uitvoering van het project. Een exacte toerekening van de subsidiabele kosten per rotonde volgt na aanbesteding van het werk.

Met de MRDH en de provincie Zuid-Holland gaan we in gesprek voor een hogere/extra subsidiebijdrage. Mocht dat lukken, dan vloeit een eventueel voordeel terug naar programma 5 Kwaliteit openbare ruimte.

Beheerlasten

De aanpassingen aan de rotondes hebben nagenoeg geen effect op de jaarlijkse beheerlasten.

Risico's

De nota Risicomanagement en Weerstandsvermogen stelt dat voor investeringsaanvragen boven de € 1.000.000 een risicoanalyse plaatsvindt en de uitkomsten hiervan inclusief te nemen maatregelen in de bestuurlijke besluiten staan.

Uitloop planning

De planning is gericht op snelle realisatie. Tijdens de winter kunnen we niet asfalteren omdat dit ten koste gaat van de kwaliteit. De kans bestaat dat de aanpak van enkele rotondes na de winterperiode plaatsvindt. Samen met de aannemer bepalen we de beste fasering voor de werkzaamheden. Daarnaast zal voor de fasering van de uitvoering en tijdelijke wegomleidingen afstemming plaatsvinden met de provincie Zuid-Holland en de Groene Boog (aannemer A16).

Kostenoverschrijding

De GWW-markt staat onder druk. Dit kan leiden tot een hogere aanbestedingssom tijdens de gunning van het werk. Door het opstellen van een goede besteksraming scheppen we duidelijkheid en

beperken we het risico op meerwerk. Daarnaast voeren we goed contractmanagement. Bij onverhoopte overschrijding zal het college zoeken naar kostenoptimalisatie. Wij informeren de raad hierover actief.

Uitblijven subsidie

Bij het (deels) uitblijven van de MRDH-subsidie zijn de maatregelen deels ongedekt. De maatregelen zijn reeds opgenomen in het Investeringsprogramma van de MRDH. Wij vragen nog een aanvullende zekerheid bij de MRDH om de bijdrage te borgen. Aan het begin van het project vragen we daadwerkelijk de subsidie aan op basis van de definitieve ontwerpen.

Toekomstvastheid maatregelen

Het nemen van ingrijpende maatregelen voor de verkeersveiligheid kan teniet gedaan worden door de toename van auto- en fietsverkeer. Door te rekenen met de verkeersprognosecijfers van 2030 houden we rekening met extra verkeer door de realisatie van Wilderszijde en Westpolder en de komst van de A16. Zo zijn de rotondes op de Boterdorpseweg doorgerekend op hun doorstroming in de huidige en eventueel kleinere vormgeving. De berekeningen geven aan dat de huidige vormgeving (turborotonde) in 2030 noodzakelijk is om het verkeer goed af te wikkelen. Bij de rotonde Oudlandselaan voegen we capaciteit toe.

Beoogde verbetering verkeersveiligheid wordt niet behaald

Verkeersveiligheidsmaatregelen laten zich moeilijk vooraf kwantificeren als het gaat om de effecten op de ongevalcijfers. Daarnaast speelt gedrag een grote, lastig te beïnvloeden rol in verkeersveiligheid.

De maatregelen zullen de snelheid op de rotondes verlagen, zowel voor fietsers als voor automobilisten. Daarnaast verbeteren we het wederzijdse zicht tussen de verkeersdeelnemers. De aspecten dragen bij aan de verkeersveiligheid.

De gemeente evalueert de geregistreeerde ongevallen. Op basis hiervan wordt het beleid en de inzet bijgesteld. Na realisatie van de rotondes letten we nadrukkelijk op de ongevallen bij de rotondes. Ook zijn we in gesprek met de politie. Conform het Fietsveiligheidsplan raadplegen we het burgerpanel over een aantal jaar om de beleving van de fietsveiligheid op de diverse locaties weer te peilen. Tot slot monitoren we de meldingen die bij de gemeente binnenkomen.

Verdere procedure

- Aanbesteden uitvoering 2019-Q2/Q3.
- Uitvoering kan plaatsvinden in 2019-Q3 tot en met 2020-Q1 (tijdens winterperiode niet asfalteren).

Juridische aspecten

Geen

Extern draagvlak/burgerparticipatie

- Het fietsveiliger maken van de rotondes Boterdorpseweg-Klapwijkseweg is afkomstig uit het Fietsveiligheidsplan. Dit is tot stand gekomen met brede inbreng van inwoners. Met een online burgerpanel konden inwoners verkeersonveilige locaties melden. Dit leverde ruim 1.700 meldingen op. Uit de analyse bleek een groot deel van de meldingen betrekking te hebben op de rotondes. De rotondes zijn daarop in het Fietsveiligheidsplan en het collegeprogramma benoemd als prioriteit.
De overige te verbeteren locaties uit het Fietsveiligheidsplan worden separaat opgepakt en vallen buiten dit voorstel.
- Over de mogelijke maatregelen op de rotondes is gesproken met:
 - o Fietsersbond
 - o Scholen Melanchthon en Wolfert
 - o Bedrijven op Weg & Land
 - o Provincie Zuid-Holland

- Politie

Het totaalpakket aan maatregelen kan bij deze partijen rekenen op draagvlak.

- Over de geconstateerde problemen bij de rotondes en de mogelijke maatregelen is een filmpje gemaakt. Deze is beschikbaar op het Youtube-kanaal van de gemeente (<https://www.youtube.com/watch?v=SQhdkD43IA>). Het filmpje is ruim 1.270 keer bekeken.
- Er is een projectpagina met informatie over het project. Met een raadsbesluit is er duidelijkheid over het maatregelenpakket en kunnen we deze op de site zetten.
- De avond zal gelet op de fase van het project en gelet op de voorgang een informierend karakter hebben.
- Er is een Beeldvormende Raadsavond gehouden op 6 november 2018.

Duurzaamheid

- Verkeersveiligheid stimuleert duurzaam fietsgebruik.
- We passen led-verlichting toe.
- Maatregelen worden toekomstvast uitgevoerd opdat we niet over een paar jaar alles weer op de schop hoeven te gooien.

Bijlagen

- Toelichting maatregelen per rotonde T18.16415
- Rapportage Goudappel-Coffeng / Waalpartners T18.16534
- Presentatie beeldvormende avond 6 november 2018 T18.14066

Toelichting

Inleiding

Eind januari 2018 stelde de gemeenteraad het Fietsveiligheidsplan Lansingerland vast. Doel is om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. Voorafgaand konden inwoners in 2017 met een online burgerpanel verkeersonveilige locaties melden. Dit leverde ruim 1.700 meldingen op. Uit de analyse bleek een groot deel van de meldingen betrekking te hebben op de rotondes op de corridor Boterdorpseweg-Klapwijkseweg. De rotondes zijn daarom in het Fietsveiligheidsplan benoemd als prioriteit. Bij de vaststelling van de Begroting 2018 is een investeringskrediet van € 1.300.000 opgenomen.

In 2018 zijn conform de kaders van het Fietsveiligheidsplan de maatregelen aan de rotondes verder uitgewerkt. De voorgestelde maatregelen per rotonde staan beschreven in de bijlage (T18.16415). De maatregelen bestaan voornamelijk uit het verbeteren van het zicht en het remmen van de snelheid voor zowel fietsers als automobilisten. Daarbij zijn op enkele locaties ingrijpendere maatregelen nodig dan op basis van de quickscan in 2017 geraamd was. Zo leggen we enkele fietsoversteken verder van de rotonde af dan bij de quickscan aanvankelijk beoogd. Bij de rotonde Weg & Land is voor het veiliger maken van de fietsoversteek het verplaatsen van de rotonde noodzakelijk. Daarnaast zijn de maatregelen getoetst aan hun toekomstvastheid in relatie tot de verkeersafwikkeling tot 2030. Zo is voor de rotonde Oudlandselaan voor het borgen van een verantwoorde verkeersafwikkeling een meerstrooksrotonde noodzakelijk.

Tijdens de uitwerking van deze maatregelen bleek het totaal aan benodigde investeringen het beschikbare krediet te overstijgen. Dat vraagt om aanvullende keuzes.

Op basis van de afwegingen zijn er vier maatregelenpakketten uitgewerkt.

Maatregelenpakket 1

Alle rotondes Boterdorpseweg-Klapwijkseweg aanpassen, inclusief kruising Klapwijkse Zoom.

Argument

Alle rotondes worden veiliger gemaakt

De verkeersveiligheid is het beste geborgd door uniforme inrichting op alle rotondes.

Alle rotondes bieden tot 2030 voldoende capaciteit.

Kanttkening

Het pakket overschrijdt het beschikbare krediet met € 1.400.000.

Maatregelenpakket 2

Alle rotondes Boterdorpseweg-Klapwijkseweg aanpassen, behalve de rotonde Klapwijkseweg/Oudlandselaan.

Argument

Zes van de zeven rotondes worden veiliger gemaakt. Op deze rotondes gebeuren regelmatig ongevallen.

Het pakket overschrijdt het beschikbare krediet met € 353.000.

Kanttkening

De rotonde bij de Oudlandselaan behoudt zijn vormgeving en de verkeersveiligheid verbetert hier niet.

De rotonde Oudlandselaan biedt onvoldoende verkeerscapaciteit.

Maatregelenpakket 3

Alléén de rotonde Klapwijkseweg/Oudlandselaan aanpassen.

Argument

Deze rotonde kent veel ongevallen
De maatschappelijke aandacht spitst zich toe op deze rotonde.
Het pakket past binnen het beschikbare budget.

Kanttkening

Zes van de zeven rotondes behouden hun vormgeving en bieden geen uniformiteit.
Op de zes rotondes verbetert de verkeersveiligheid niet terwijl ook daar ongevallen gebeuren.

Maatregelenpakket 4

Alle rotondes Boterdorpseweg/Klapwijkseweg aanpassen, maar voor rotonde Weg&Land de huidige vormgeving behouden.

Argument

De rotonde Weg & Land is ook bij volledige aanpassing/verplaatsing van de rotonde niet optimaal, maar verbetert wel aanzienlijk.

Kanttkening

Het pakket overschrijdt het beschikbare krediet met € 863.000.
Bij Weg & Land blijft de huidige krappe vormgeving behouden.
Er gebeuren ongevallen bij Weg & Land.

Beoogd maatschappelijk effect

- Verhogen verkeersveiligheid
- Verbeteren doorstroming

Kernargumenten

1.1. Geeft uitvoering aan Fietsveiligheidsplan en Collegeprogramma.

Het in januari 2018 vastgestelde Fietsveiligheidsplan heeft als doel om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. De rotondes zijn in het Fietsveiligheidsplan benoemd als prioriteit. Ook het Collegeprogramma hecht belang aan de fietsveiligheid en stelt dat daarvoor de rotondes op de Klapwijkseweg/Boterdorpseweg aangepast worden.

1.2. Maatregelenpakket 1 verbetert de verkeersveiligheid.

Op alle rotondes op deze corridor treden in enige mate verkeersonveilige situaties op. Met name bij de rotondes Weg & Land, Tobias Asserlaan, Randweg-west, Raadhuislaan en Oudelandselaan komt het daarbij tot bijna-ongevallen en ongevallen met letsel. De rotonde Oudelandselaan en de rotonde Weg & Land hebben daarbij de meeste maatschappelijke aandacht.

Het maatregelenpakket biedt de maximale verbetering binnen de kaders van het Fietsveiligheidsplan. De maatregelen zullen de snelheid op de rotondes verlagen, zowel voor fietsers als voor automobilisten. Daarnaast verbeteren we het wederzijdse zicht tussen de verkeersdeelnemers. De aspecten dragen bij aan de verkeersveiligheid. Een fietsoversteek sluiten we af omdat daar goede alternatieven zijn. Bij de rotonde Weg & Land is de voor maatregelen beschikbare ruimte zeer beperkt; hier creëren we ruimte door de rotonde te verplaatsen.

1.3. Maatregelenpakket 1 houdt rekening met toekomstige verkeersafwikkeling.

Maatregelen worden toekomstvast uitgevoerd opdat we niet over een paar jaar alles weer op de schop hoeven te gooien. Bij de uitwerking van verkeersveiligheidsmaatregelen voor de rotondes is gekeken naar de verkeersafwikkeling met het verkeersbeeld zoals dat in 2030 wordt verwacht. In de verkeersprognoses zijn onder andere (de verkeersaantrekkende werking van) Wilderszijde en de A16 Rotterdam opgenomen. Om de benodigde verkeerscapaciteit te bieden, behouden de rotondes Randweg-west en Tobias Asserlaan hun vormgeving met dubbele rijstroken. Bij de rotonde Oudelandselaan, nu al zwaar belast tijdens spitsuren, voegen we dubbele stroken toe. Dit gaat niet ten koste van de oversteekbaarheid voor fietsers.

2.1 Het huidige budget is ontoereikend voor maatregelenpakket 1.

Op enkele locaties zijn ingrijpendere maatregelen nodig dan op basis van de quickscan in 2017 geraamd was. Dit leidt tot gestegen geraamde projectkosten van € 1.300.000 naar € 2.700.000. Zo leggen we enkele fietsoversteken verder van de rotonde af dan bij de quickscan aanvankelijk beoogd. Bij de rotonde Weg & Land bleek voor het veiliger maken van de fietsoversteek het verplaatsen van de rotonde noodzakelijk. Daarnaast zijn de maatregelen getoetst aan hun toekomstvastheid in relatie tot de verkeersafwikkeling tot 2030. Zo is voor de rotonde Oudelandselaan voor het borgen van een verantwoorde verkeersafwikkeling een meerstrooksrotonde noodzakelijk.

Het (opgehoogde) krediet is gebaseerd op een zogeheten SSK-kostenraming (Standaardsystematiek voor Kostenramingen) en is daarmee voldoende om maatregelenpakket 1 uit te voeren.

3.1 Dekking kapitaallasten uit Programma 5 Kwaliteit Openbare Ruimte.

Voorgesteld wordt deze kapitaallasten te dekken vanuit Groot onderhoud voor Wegen, straten en pleinen op Programma 5 Kwaliteit openbare ruimte, beleidsveld Beheer openbare ruimte.

De verwachting is dat met deze investeringen de komende jaren geen groot onderhoud nodig is aan de rotondes. Hiermee zijn de investeringslasten geen feitelijke verhoging van de benodigde gelden. Dit heeft naar verwachting geen invloed op de andere maatregelen die hieruit betaald worden.

3.2 MRDH heeft € 1.000.000 beschikbaar voor bijdrage.

De gemeente heeft de aanpak van de rotondes aangemeld voor een subsidiebijdrage vanuit de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Een bijdrage van de MRDH zal het netto eigen aandeel van de gemeente verlagen, waardoor niet het volledige krediet noodzakelijk is en de bijbehorende kapitaallasten aanzienlijk lager zijn. De MRDH subsidieert de aanpak van locaties waar recent ongevallen zijn gebeurd voor maximaal 50%. De MRDH heeft hiertoe reeds een bijdrage van € 1.000.000 opgenomen in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2019. Dit biedt de gemeente voldoende zekerheid voor uitvoering van het project. Een exacte toerekening van de subsidiabele kosten per rotonde volgt na aanbesteding van het werk.

Met de MRDH en de provincie Zuid-Holland gaan we in gesprek voor een hogere/extra subsidiebijdrage. Mocht dat lukken, dan vloeit een eventueel voordeel terug naar programma 5 Kwaliteit openbare ruimte.

Kanttekeningen

1.1 Verkeersveilig gedrag blijft belangrijk.

Verkeersveiligheid is grotendeels een gedragskwestie. Dit is moeilijk beïnvloedbaar. De gemeente richt de openbare ruimte in en schept daarmee de randvoorwaarden voor verkeersveilig gedrag. Lansingerland investeert in de fysieke infrastructuur opdat we het gewenste gedrag maximaal bevorderen.

Raadsbesluit



Datum Raad
21 februari 2019
Registratienummer
BR1800135

Onderwerp
Project Rotondes Fietsveilig

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het voorstel

Overwegende dat

- er relatief veel ongevallen gebeuren op de rotondes Klapwijkseweg-Boterdorpseweg.
- in het burgerpanel Fietsveiligheid 2017 de rotondes vaak zijn gemeld als verkeersonveilige locaties;
- de rotondes in het Fietsveiligheidsplan Lansingerland 2018 en het collegeprogramma zijn benoemd als prioriteit;
- maatregelen haalbaar zijn;
- samenhang en uniformiteit tussen de maatregelen op de rotondes belangrijk is voor de herkenbaarheid van de verkeerssituatie;
- subsidie van de Metropoolregio de netto lasten voor de gemeente verlaagt.

Gelet op

- visie Verkeer en Vervoer 2012-2020 *Lansingerland Beweegt*;
- fietsveiligheidsplan Lansingerland 2018;
- collegeprogramma 2018-2022.

Besluit(en)

1. De rotondes Klapwijkseweg/Boterdorpseweg veiliger te maken conform maatregelenpakket 1.
2. Het krediet op te hogen van € 1,3 miljoen naar € 2,7 miljoen.
3. De structureel hogere kapitaallasten (€ 21.800 in 2020) ten laste brengen van Groot onderhoud voor Wegen, straten en pleinen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 21 februari 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout