

De leden van de Gemeenteraad  
Postbus 1  
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Van College van B&W

Onderwerp **Verkeersontsluiting Nachtegaallaan**

Datum 21 januari 2022

Ons kenmerk U22.00272

Geachte leden van de raad,

Tijdens het besprekpunt Masterplan Bleiswijk in de commissievergadering d.d. 13 januari 2021 heeft de heer Fortuyn toegezegd u per brief te informeren over de positie van de Nachtegaallaan in het Masterplan Bleiswijk en de totstandkoming hiervan in relatie tot de participatie.

In deze brief spreken wij over meerdere verschillende straatnamen. In de bijlage van deze brief staat een overzicht van alle relevante straten waarover in deze brief gesproken wordt, zoals ook het verschil tussen de korte Nachtegaallaan en de lange Nachtegaallaan.

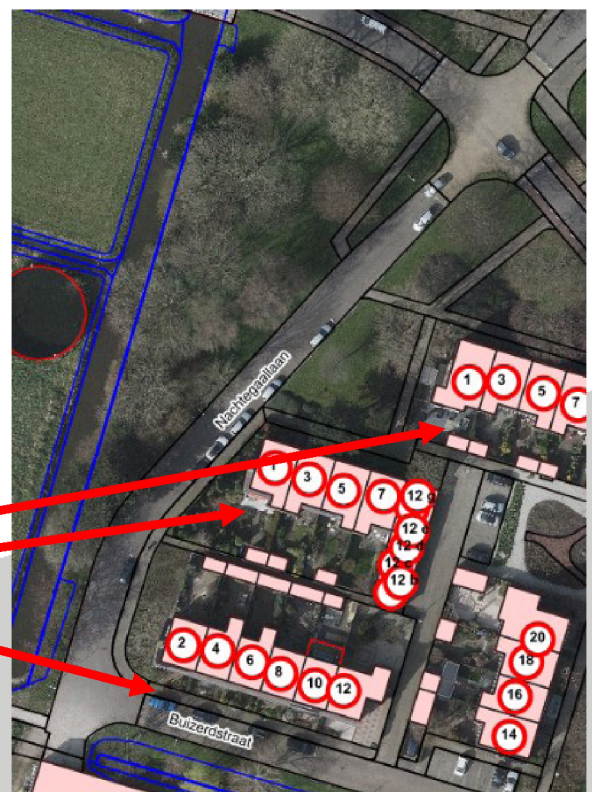
#### Huidige situatie korte Nachtegaallaan

De korte Nachtegaallaan is een geasfalteerde weg van 125 meter lang en 7 meter breed. De rijbaan is relatief breed en biedt daarmee voldoende mogelijkheden om op de rijbaan te parkeren. Naast de ontsluiting van een klein aantal woningen van de Nachtegaallaan biedt de weg ook toegang tot de Buizerdstraat. Uit recente verkeers-tellingen blijken er op een gemiddelde werkdag 180 auto's door de korte Nachtegaallaan te rijden. Dit is een laag aantal voertuigen.

In de korte Nachtegaallaan zijn 3 woningen gelegen die met de (blinde) zijgevel aan de weg liggen. Dit zijn de volgende drie woningen:

- Lijsterlaan 1 17,5 meter afstand
- Nachtegaallaan 1 4,5 meter afstand
- Buizerdstraat 2 9 meter afstand

De woningen ernaast staan met de voorgevel op 11 respectievelijk 15 meter afstand van de rijbaan.



In het verlengde van de korte Nachtegaallaan loopt de lange Nachtegaallaan. In de nabije omgeving zijn ook de Lijsterlaan en de IJsvogellaan gelegen. De lange Nachtegaallaan heeft een soortgelijk wegprofiel als de korte Nachtegaallaan, met zowel parkeren op als naast de rijbaan. De Lijsterlaan en de IJsvogellaan zijn beide geasfalteerde wegen met een breed wegprofiel en met fietsstroken.

### **Verkeerstoename bij gebiedsontwikkelingen**

Het is onvermijdelijk dat een gebiedsontwikkeling, van welke omvang dan ook, extra verkeersbewegingen met zich meebrengt. Het is niet te voorkomen dat dit tot weerstand leidt, zoals nu duidelijk gebeurt rondom de Nachtegaallaan. Echter, naast verkeerstoename in de Nachtegaallaan, is er ook verkeerstoename in onder andere de Leeuwerikstraat, Emmastraat, Edisonlaan, Hoekeindseweg, Lijsterlaan en Hoefweg.

De verwachte verkeerstoename zoals objectief door een extern bureau berekend met behulp van een verkeersmodel leidt tot in totaal ca. 1.200 autobewegingen per dag in de korte Nachtegaallaan. Over het algemeen kan voor dit type wegen (erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur) gesteld worden dat deze tussen de 4.000 à 6.000 auto's per dag aan kunnen. Hoewel de percentuele toename fors is, valt het absoluut aantal auto's per dag voor deze weg mee. Een weg met deze verkeersintensiteit wordt geclassificeerd als een rustige weg, waarvan Lansingerland er velen heeft. 1.200 auto's per dag betekent in dit geval gemiddeld 2 à 3 auto's per minuut in het drukste spitsuur. In de late avond en de nacht is het aantal auto's verwaarloosbaar.

Bleiswijk kent vele wegen waarbij meer woningen dichter op de weg staan, en waar het ook veel drukker is dan het in de Nachtegaallaan zal worden. Bij de volgende Bleiswijkse wegen hebben we recentelijk ook tellingen uitgevoerd:

- Kenenburgweg - ca. 900 auto's per dag. Woningen vanaf ca. 4,5 meter afstand van de weg.
- Lijsterlaan - ca. 4.500 auto's per dag met gevels vanaf ca. 5 meter afstand van de weg.
- Hoefweg - tussen de 2.300 en ca. 5.500 auto's per dag afhankelijk van het wegvak, met vele oude woningen tussen de 1,5 en 7 meter afstand van de rijbaan.
- Leeuwerikstraat - ca. 2.200 auto's per dag. Deze weg is smal, druk met parkeren nabij de ingang van de Anne Frankschool. Volgens het model neemt dit verder toe tot ca. 2.600 auto's.

Het uitgangspunt is, en is ook altijd geweest, om de verkeerstoename te spreiden, zodat dit nergens tot onoverkomelijke problemen leidt. Dit doel wordt bereikt.

### **Alternatieve varianten waarbij de Nachtegaallaan wordt ontzien**

In overleggen met de klankbordgroep Merenweg zijn een aantal ontsluitingsvarianten besproken en doorberekend met het verkeersmodel. Dit heeft geleid tot een voorkeursvariant. Vervolgens hebben er meerdere overleggen plaatsgevonden met de bewonersgroep van de Nachtegaallaan.

Na afronding van de variantenstudie, uitgevoerd met ondersteuning van verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng, zijn door de bewonersgroep van de Nachtegaallaan extra varianten aangedragen. Er is een aantal bijeenkomsten georganiseerd om deze varianten met elkaar door te spreken. Ook deze varianten hebben we alsnog met het verkeersmodel door laten rekenen en de gevolgen van deze varianten beschouwd. Dit heeft niet geleid tot de keuze voor een andere ontsluitingsvariant. Deze alternatieve varianten zorgen er weliswaar voor dat er minder of géén verkeerstoename is in de Nachtegaallaan, maar leiden onder andere wel voor extra ongewenste verkeerstoename in de Leeuwerikstraat.

Omdat de situatie met de N209 van belang is, is er na de keuze voor de voorkeursvariant nader onderzoek gedaan naar de gevolgen van deze variant in de situatie dat de N209 geen probleem meer is, een voor ieder gewenst scenario. Dit leidt tot een andere verdeling van het verkeer over het wegennet, waarbij de verkeerstoename in de Nachtegaallaan lager uitvalt. Volgens deze nieuwe berekening rijden er na de ontwikkeling van de nieuwe wijk én aanpassing van de N209 geen ca. 1.200 auto's per dag, maar circa 750 auto's per dag door de korte Nachtegaallaan.

Op de vraag of de weg aan de andere kant van de 1<sup>e</sup> ontginningstocht (watergang) gelegd kan worden hebben wij onderbouwd afwijzend gereageerd.

- Wij achten een logisch ingedeeld wegennet van belang. Hiervoor zoeken wij aansluiting op de bestaande wegenstructuur, in dit geval het verlengde van de Nachtegaallaan. Aansluiten op de Putterstraat, zoals wordt voorgesteld, is onlogisch omdat dit een korte doodlopende straat is.
- De Lijsterlaan is een drukke erftoegangsweg. Extra kruisende bewegingen op zo'n korte afstand van elkaar (50 meter) zijn daarom ongewenst, zeker in het geval er een geschikt alternatief is.
- De 1<sup>e</sup> ontginningstocht is een historische watergang, die geheel Bleiswijk van zuid (bij Bergschenhoek) naar noord (bij Klappolder en verder) doorkruist. Dit is een landschappelijke kwaliteit en een belangrijke drager voor de hoofdstructuur van de gebiedsontwikkeling. Bovendien hoort deze tocht bij de cultuurhistorie van Bleiswijk. Niet alleen als het gaat om verkeersinfrastructuur, maar ook om water- en groenstructuur. Het kruisen van deze watergang is een onwenselijke aantasting en onderbreking van deze structuren. Overigens, in het verleden (zichtbaar op kaarten uit de jaren 70), heeft er ook al een verbindingsweg gelegen tussen de Merenweg en de Nachtegaallaan, aan de oostzijde van de eerste tocht.
- Gezien de eigendomsverhoudingen van de gronden en de bestaande woningen in het gebied zal een eventuele overkluizing van de watergang diagonaal moeten plaatsvinden, wat een te grote onderbreking betekent. De diagonale overkluizing komt dan tussen een bestaande woning in het plangebied en de Buizerdstraat. Dit is een relatief smalle strook van ca. 40 meter. Het haaks overkluizen heeft ook een grote impact, omdat de weg aan beide zijden van de watergang dan eerst uit moet buigen om twee haakse bochten te kunnen maken.



Bovenstaande argumenten zijn afgewogen tegenover de ca. 1.200 auto's per dag in de Nachtegaallaan (in de situatie van een goed doorstromende N209 zelfs minder) en 3 woningen die relatief dicht op de weg staan. Het algemeen belang van een logische ontsluitingsstructuur met een verdeling van de verkeersstromen weegt voor ons zwaarder dan mee te gaan in het voorstel van de omwonenden. Daarom hebben we afwijzend gereageerd op het verzoek.



Desondanks hebben wij begrip voor de zorgen van de bewoners en willen wij daarin tegemoetkomen. Daarom hebben wij meermaals de belofte gedaan aan de bewoners van dit deel van de Nachtegaallaan om in een latere planfase (wanneer de inrichtingsplannen worden gemaakt), gezamenlijk de daadwerkelijke inrichting van de weg en de omgeving ervan vorm te geven. Zo is dit ook in het Masterplan opgenomen. Voorbeelden hiervan kunnen een beperkte verplaatsing van de weg zijn, het aanpassen of aanbrengen van extra groen tussen de woningen en de weg of andere soortgelijke maatregelen. Ook het behoud van voldoende parkeerruimte voor deze woningen heeft onze aandacht. Deze belofte doen wij gestand.

### (onjuiste) Interpretatie van gegevens & misvattingen

De inspreekreacties van de bewoners en hun ingezonden brieven in De Heraut duiden naar onze mening een feitelijke onjuiste voorstelling van zaken aan en bevatten een aantal misvattingen. Graag maken wij van de gelegenheid gebruik deze recht te zetten. We behandelen onderstaand de belangrijkste.

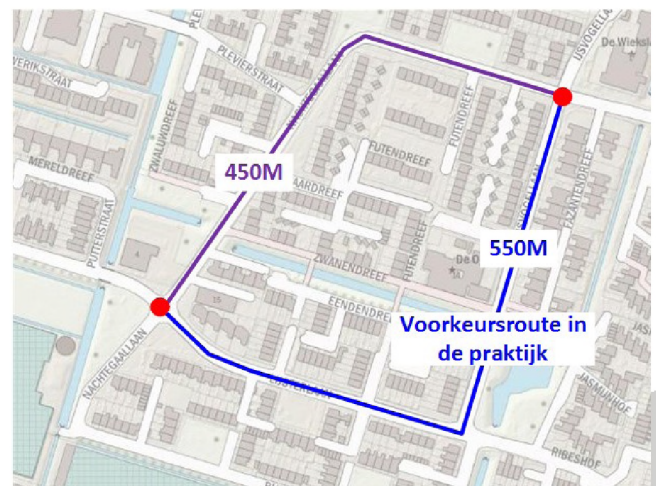
**Verondersteld wordt dat het college erop uit is om de verkeersintensiteit op de IJsvogellaan te reduceren tot 380 auto's per dag en het resterende deel toe te voegen aan de Lange Nachtegaallaan.**

Deze veronderstelling is ontstaan door een discrepantie tussen de recentelijk uitgevoerde verkeerstellingen en de resultaten van de verkeersmodelstudie naar de situatie in 2030. Deze gegevens zijn op verzoek aan bewoners beschikbaar gesteld, echter worden hieruit niet de juiste conclusies getrokken.

De situatie is als volgt.

De IJsvogellaan en de lange Nachtegaallaan liggen parallel aan elkaar en lopen beiden vanaf de kruising IJsvogellaan/Nachtegaallaan bij basisschool De Wiekslag naar de kruising Lijsterlaan/Nachtegaallaan, bij de bibliotheek.

- De route via de **Nachtegaallaan** is korter, maar tegelijkertijd iets smaller en met meer geparkeerde auto's op en naast de rijbaan.
- De route via de **IJsvogellaan** is langer, maar tegelijkertijd iets breder en met minder geparkeerde auto's. Deze route lijkt daardoor sneller en comfortabeler.
- Uit de recentelijk uitgevoerde verkeerstellingen blijkt de voorkeursroute duidelijk via de IJsvogellaan te lopen.
- Het verkeersmodel gaat er echter vanuit dat de voorkeursroute via de lange Nachtegaallaan verloopt, omdat deze korter is.



Cijfermatig zijn de verschillen als volgt:

- In de **IJsvogellaan** rijden volgens de recente telling 2425 auto's per dag. Volgens het model rijden er 380 auto's per dag in 2030. Verschil van 2045 auto's.
- In de **lange Nachtegaallaan** rijden volgens de recente telling 1695 auto's per dag, Volgens het model rijden er 3490 auto's per dag in 2030. Verschil van 1795 auto's.
- In beide straten samen rijden volgens de recente telling 4120 auto's per dag. Volgens het model rijden er 3870 auto's per dag in 2030. Verschil van 250 auto's.



Kortom, in totaliteit tussen de beide wegen wijkt het model voor 2030 weinig af van de tellingen, maar zit er een verschil in routekeuze. Wij verwachten dat de voorkeursroute niet wezenlijk zal veranderen, waardoor er in 2030 nog steeds meer verkeer via de IJsvogellaan naar de Lijsterlaan zal rijden dan via de lange Nachtegaallaan. Deze voorkeursroute is juist voordelig voor de bewoners van de Nachtegaallaan. Dit geldt voor zowel de korte als de lange Nachtegaallaan. Gezien de voorkeursroute die uit de verkeerstellingen blijkt, zullen er minder auto's via de Nachtegaallaan rijden dan in het verkeersmodel wordt gesuggereerd.

Doordat het in de nieuwe situatie mogelijk is om via de Nachtegaallaan door te rijden, zullen de verschillen tussen de lange Nachtegaallaan en de IJsvogellaan wel kleiner worden. Dit heeft een betere verdeling van het verkeer tussen de twee straten tot gevolg. Het wordt hierdoor rustiger in de gehele Nachtegaallaan dan waar tot nog toe van uit werd gegaan en tegelijkertijd drukker in de IJsvogellaan dan waar tot nog toe van uit werd gegaan. In beide gevallen leidt dit niet tot problemen.

**Het college is geen voorstander van het onnodig onderbreken van de 1<sup>e</sup> tocht, een historische watergang die vanuit Bergschenhoek tot aan Kruisweg loopt, mede door het plangebied Merenweg. Volgens bewoners zou er al een brug liggen en zou een extra onderbreking daarom niets uitmaken.**

Deze veronderstelling is onjuist. Op de hoek van de Nachtegaallaan met de Buizerdstraat ligt een duiker van ca 3,5 à 4 meter lang die slechts toegang biedt tot een van de ingangen van de bestaande kas. In het verdere verleden liep hier de Buizerdstraat door naar de Hoekeindseweg. Deze duiker is geenszins geschikt als verkeersontsluiting voor het autoverkeer en zal worden verwijderd. De kas wordt ook verwijderd.

**Verondersteld wordt dat het college aanmoedigt om vanuit de wijk met de auto naar het centrum van Bleiswijk te gaan.**

Het woongebied wordt dooraderd met een uitgebreid netwerk van vrijliggende fietsinfrastructuur, gericht op de voorzieningen in het dorp. Het gebied wordt van een fijnmazig netwerk van voetpaden en trottoirs voorzien, wat het wandelen bevordert. Het openbaar vervoer blijft behouden op de route via de Hoekeindseweg en de Lijsterlaan. Kortom, er wordt ingezet op een fietsvriendelijk, voetgangersvriendelijk woongebied, met een busverbinding aan de rand. Dit betekent echter niet dat het autoverkeer genegeerd kan worden. Een goede leefkwaliteit is tenslotte mede afhankelijk van een goede auto-ontsluiting. Dit gaat in niet de minste plaats om de ontsluiting naar de N209, die via de Merenweg verloopt. Het is alom bekend dat de kruising op de N209 bij Bleiswijk Zuid overbelast is en dat dit in de toekomst verder toeneemt. Ook is bekend dat dit een ingewikkelde opgave is die integraal met de provincie wordt opgepakt. Het is geenszins de bedoeling dat deze problemen doelbewust worden verergerd door het woongebied Merenweg af te sluiten van de kern Bleiswijk en gevallen onnodig naar de kruising met de N209 te sturen, zoals door enkelen wordt voorgesteld. Wanneer men geen bestemming op de N209 richting het zuiden heeft, staat men dan onnodig in de wachtrij voor de N209 om rechtdoor te kunnen via de Hoekeindseweg naar de kern Bleiswijk. Dit is frustrerend voor de betreffende automobilisten, maar ook voor een goede verkeersafwikkeling bij deze kruising. Daarnaast verwachten wij dat deze variant ook extra verkeer zal genereren op de Götzenhainsingel en de Kastanjelaan.

**Het is logischer om de ontsluiting van het woongebied via de Buizerdstraat te laten verlopen, dus ca. 150 meter oostelijker.**

Hoewel de Buizerdstraat hier dichterbij op de IJsvogellaan aansluit, is deze route zeker niet aan te bevelen. De Buizerdstraat is hier een stuk smaller, er staan meer woningen dicht op de weg én de Buizerdstraat sluit niet in het verlengde aan op de IJsvogellaan, maar feitelijk op de Kastanjelaan met een knik richting de IJsvogellaan. Vanwege de nabijheid van de sportvoorzieningen en de basisschool is het aantal fietsbewegingen hier ook hoger.

#### **Tot slot**

Wij hebben met de verkeersonderzoeken en de totstandkoming van het Masterplan getracht een goede verkeersontsluiting te ontwerpen, die recht doet aan de cultuurhistorische waarden van Bleiswijk, die zorgt voor een verdeling van de verkeerstoename, nergens tot nieuwe problemen leidt en in overeenstemming is met de nota van uitgangspunten. Wij hebben de belanghebbenden de ruimte geboden om mee te denken en alle inbreng is zorgvuldig afgewogen en gecommuniceerd. Helaas leidt dit niet tot een voor eenieder gewenst en/of optimaal resultaat, maar wordt er niemand onevenredig benadeeld.

Met een vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Lansingerland



Mickel Beckers  
Gemeentesecretaris



drs. Pieter van de Stadt  
Burgemeester



## Bijlage - overzicht met straatnamen



Er is in feite één Nachtegaallaan. Deze loopt van de Buizerdstraat tot aan de Ijsvogellaan, waarbij deze wordt onderbroken door de Lijsterlaan. In de brief wordt gesproken over de korte Nachtegaallaan en de lange Nachtegaallaan.

De korte Nachtegaallaan loopt tussen de Buizerdstraat en de Lijsterlaan.

De lange Nachtegaallaan loopt tussen de Lijsterlaan en de Ijsvogellaan.