

# Noordeindseweg Dicht

het beste alternatief

## Inleiding

De gemeenteraad heeft eind maart het politieke besluit genomen om de Noordeindseweg in één richting aan te sluiten op de rotonde bij de Planetenweg en om de poller in de Herenstraat langer open te stellen. Het was een mooi één-tweetje tussen de coalitiepartijen CDA, Leefbaar 3B en de Leefbaar 3B-wethouder verkeer. Die laatste had de Noordeindseweg-passage uit het coalitieakkoord netjes overgeschreven in het raadsvoorstel, en onderbouwde de maatregelen met een aantal vage argumenten en gemanipuleerde cijfers. Hoezo dualisme? De andere coalitiepartijen D66 (u weet wel: de fiets- en duurzaamheidspartij) en ChristenUnie werden gedwongen om uit coalitiebelang mee te stemmen. Het geeft duidelijk aan hoe de verhoudingen in de coalitie liggen.

Doordat de coalitie het dossier 'mobiliteitsplan' gijzelde, heeft het BOB-model nooit een eerlijke kans gehad. Beeldvorming en Oordeelsvorming waren overbodig, want het Besluit stond al vast. Burgers en insprekers werden aangehoord. Meer niet. Ook al zullen de coalitiepartijen zeggen dat 'er burgerparticipatie heeft plaatsgevonden' en het BOB-model -dus- een succes is.

Onvrede hierover heeft er wél toe geleid dat er nu een burgerinitiatief is gestart om de Noordeindseweg weer in twee richtingen aan te sluiten op de rotonde en om de poller in de Herenstraat te verwijderen. Een mooi moment om nog een keer de argumenten op tafel te leggen waarom het handhaven van de huidige situatie op de rotonde, mét het permanent omhoog zetten van de poller in de Herenstraat niet alleen een beter, maar ook het beste alternatief is.

Hieronder de argumenten, voor de leesbaarheid verdeeld in een aantal hoofdstukken.

## Beleid

Het is al lang beleid om doorgaand verkeer over de oude historische linten (Noordeindseweg-Herenstraat-Rodenrijseweg) in Berkel en Rodenrijs te weren. Historisch gezien was het oude lint een verbindingsweg tussen Rotterdam en Zoetermeer. Maar toen Zoetermeer en Berkel door de Vinx-taakstelling flink begonnen te groeien, werd al snel duidelijk dat de oude veendijken het toenemende doorgaande verkeer in de toekomst niet zouden kunnen verwerken. Met het hoofdwegenstructuurplan uit 2005 en later het mobiliteitsplan uit 2008 werd dit daarom dit beleid vastgesteld.

In de structuurvisie van Lansingerland 'Op weg naar 2040' wordt oude linten beschreven als 'groene coupures binnen het verstedelijkte landschap'. Het 'invullen met niet-groen

gerelateerde functies moet hier voorkomen worden'. Ook het mobiliteitsplan wordt benoemd, met als uitgangspunt 'duurzaamheid' en met hoofdrollen voor fiets- en openbaar vervoer. En natuurlijk: "Sluipverkeer moet worden voorkomen."

Recent (2014) is de Horecavisie Lansingerland vastgesteld. Daarin wordt het winkelcentrum van Berkel het hoofdwinkelcentrum van Lansingerland. Het gebied wordt ontwikkeld als een halterstructuur, met parkeervoorzieningen aan de beide kopse kanten en veel voorzieningen voor fietsparkeren verspreid over het winkelcentrum. En er wordt hier ook al gesproken over het autovrij maken van het plein bij 't Vierkantje om daar terrassen te maken.

Als je dit beleid bekijkt zijn het heropenen van de Noordeindseweg in één of in twee richtingen en het aanpassen/weghalen van de poller vreemde maatregelen. Of wordt hier nieuw beleid gemaakt en moeten dan ook alle visiedocumenten worden herschreven?

## Ringstructuur

Het autoluw maken van de Herenstraat past in een landelijke trend. Veel winkelcentra worden de laatste jaren autoluw gemaakt. Door goede bewegwijzering wordt het verkeer zo efficiënt mogelijk naar parkeerplaatsen aan de randen van de winkelcentra geleid. Om het verkeer van buiten goed af te wikkelen worden ringwegen aangelegd/aangewezen rond de centra.

Voor Lansingerland en in het bijzonder voor Berkel en Rodenrijs is in 2005 zo'n ringstructuur vastgesteld, met drie ringen:

- Een buitenring (max. 80km/h): De N470, N471, N209 en de Laan van Mathenesse die nu wordt aangelegd parallel aan de A12,
- Een binnenring (max. 50km/h): Oostmeerlaan, Planetenweg/Oostersingel, Randweg-West, Klapwijkseweg,
- Een centrumring (max. 30km/h): Wilhelminastraat, Molenwerfstraat, Raadhuislaan, Laan van Romen, Gemeentewerf, Oudlandselaan (deze is wel max. 50km/h).

De aanleg van de N470 heeft (gelukkig) al gezorgd voor een forse afname van het doorgaand verkeer over het oude lint van Berkel en Rodenrijs. Maar om de ringstructuur écht effectief te laten zijn, het doorgaand verkeer nog verder aan banden te leggen en het verkeer bestemd voor het winkelcentrum over goed ingerichte en veilige wegen te leiden is besloten om de Noordeindseweg bij de Herenstraat en de Planetenweg te 'knippen'.

Het openstellen van de Noordeindseweg en het verwijderen/aanpassen van de poller zal de ringstructuur dus veel minder effectief maken. Vooral de Oostmeerlaan zal een stuk minder gebruikt gaan worden ten nadele van de Noordeindseweg. Forensen uit Zoetermeer die werken in Rotterdam en parkeren bij Westpolder nemen niet de N470, maar nemen de kortste route dwars door het dorp. En die eeuwenoude Noordeindseweg kan echt niet meer met de tijd mee.

De drukte op de N470/N471 neemt ook nog steeds verder toe. Nu blijven automobilisten netjes deze wegen volgen in de spitsen omdat er geen alternatieven zijn. Maar wat als de

Noordeindseweg weer wordt opengesteld? Om nog maar niet te spreken over de extra verkeersdruk die de A13/A16 gaat opleveren.

De beste oplossing is om de Noordeindseweg dicht te houden bij de rotonde en de poller liefst permanent omhoog te houden, behalve dan natuurlijk voor hulpdiensten die met een transponder de poller kunnen laten zakken.

Als de poller permanent omhoog blijft is de kans dat auto's zich stukrijden op de poller bijna nul. En er is duidelijkheid. Geen automobilisten die niet snappen dat ze 's ochtends door konden rijden en 's avonds voor een dichte poller staan. Bij een autoluwe Herenstraat ook nauwelijks verkeer door de Nieuwstraat, want mensen gaan niet tegen beter weten in kijken of er bij 't Vierkantje nog geparkeerd kan worden. En de automobilisten met een verouderd navigatiesysteem zullen maar één keer verkeerd rijden.

## Verkeersintensiteiten

Er is de afgelopen jaren veel verkeer geteld in Berkel. Door het knippen van de Noordeindseweg en de Herenstraat zouden de verkeersstromen flink veranderen. Daar waren vooraf modellen van gemaakt en doorgerekend. Nu moest blijken of die verwachtingen waar zijn gemaakt. Ook voor het nieuwe 'mobiliteitsplan' moesten modellen worden doorgerekend en waren actuele verkeerscijfers nodig.

Wat blijkt uit de laatste verkeerstellingen:

- De verkeersintensiteiten op de Planetenweg en Oostersingel zijn door het knippen van de Noordeindseweg maar in geringe mate toegenomen. Dit was ook voorspeld/berekend.
- De verkeersintensiteit op de Sterrenweg was nét na het knippen van de Noordeindseweg (veel) te hoog, maar is na het aanleggen van de brug over de Naardermeerstraat én de herinrichting tot 30km-weg zijn de intensiteiten teruggelopen tot normale waarden.
- De verkeersintensiteiten op de Planetenweg, Oostersingel en Sterrenweg blijven nu én in 2030 acceptabel bij de huidige situatie.
- Bij het volledig openstellen van de Noordeindseweg gaan er 11.400 motorvoertuigen/etmaal over de Noordeindseweg rijden. Dat is ruim twee keer zoveel als er nu per etmaal over de Planetenweg rijden.
- Bij het openstellen van de Noordeindseweg wordt het ook drukker op de Rodenrijseweg en de Herenstraat. Vooral op 'wegvak 3', daar gaan 8.800 motorvoertuigen/etmaal overheen.
- Bij éézijdige openstelling van de Noordeindseweg zonder het aanpassen van de poller in de Herenstraat zal de totale druk op de wegen in Berkel-Noord met 700 mvt/etm. toenemen door aanzuigende werking. De enige straat die profiteert is de Sterrenweg. Deze variant lijkt het meeste op wat nu in gang is gezet door de gemeente.
- De verkeersintensiteit op het wegvak (Noordeindseweg) Krugerlaan-Wilgenlaan is nu al te hoog voor het wegvak 'erftoegangsweg'.

- De verkeersintensiteit op het wegvak III (Rodenrijseweg) Klapwijkseweg-Laan van Romen is nu al te hoog voor het wegprofiel 'erftoegangsweg'.
- Een ander verkeersprobleem blijkt te zitten in de verkeersbelasting op de Molenwerfstraat en de Raadhuislaan. Daar is het in 2030 veel te druk als er geen maatregelen worden getroffen. Openstellen van de Noordeindseweg heeft daar geen effect op.

Ook op basis van de cijfers is het niet duidelijk waarom de Noordeindseweg weer open zou moeten. Integendeel.

## Veiligheidsrisico's

Door het openstellen van de Noordeindseweg en het verwijderen van de poller op de Herenstraat wordt de veiligheid op de kruisingen van de Noordeindseweg met de Krugerlaan en de Wilgenlaan negatief beïnvloed. Door de toegenomen intensiteiten van voornamelijk motorvoertuigen, zullen vooral kruisende fietsers en voetgangers meer risico's lopen. Aan de ene kant omdat zij langer moeten wachten met oversteken, aan de andere kant omdat de Noordeindseweg een voorrangsweg lijkt en automobilisten minder rekening zullen houden met verkeer van rechts.

De Noordeindseweg (binnen de bebouwde kom) is in het verleden geclassificeerd als 'Black Spot'. Er zijn veel ongevallen op dit wegvak geregistreerd, waaronder een aantal met dodelijke afloop. Belangrijkste oorzaak is/was de weginrichting. De Noordeindseweg is weg met lange rechte stukken waarbij het *lijkt* dat de weg overzichtelijk is door de weinige kruispunten en de vaart langs de dijk. Het nodigt uit om na de overgang Herenstraat-Noordeindseweg het gaspedaal in te trappen waardoor snelheden van 80km/h zonder moeite gehaald kunnen worden. Omdat de weg niet duurzaam-veilig in te richten valt (drempels zijn niet mogelijk door trillingswerking op de veendijk) blijft dit probleem optreden. Inrichtingen zoals op de Rodenrijseweg of op de Oosteindseweg in Bergschenhoek zijn eenvoudig niet effectief genoeg.

De inrichting van de rotonde leent zich niet voor een vierde aantakking voor het autoverkeer. Er ontbreekt een opstelplaats voor auto's waardoor de auto's het fietspad blokkeren. Bovendien is er een slechte zichthoek op het fietspad doordat de weg niet-haaks wordt aangetakt. Als de rotonde bij aanleg een vierde tak had moeten hebben, had de rotonde half over de vaart gebouwd moeten worden.

De gemeenteraad is bezig met een 'Aanpak veilig fietsen'. Hierbij is aandacht voor routes waar fiets- auto- en vrachtverkeer de weg met elkaar moeten delen. Bijzondere aandacht is daarbij voor de 'oude linten' en het Berkelsdijkje. Het is ook daarom niet aan te raden om de Noordeindseweg weer te heropenen. Op de Noordeindseweg tussen de rotonde en de Herenstraat is het niet mogelijk om een vrijliggend fietspad aan te leggen. Daar is nu eenmaal geen ruimte voor, of de vaart moet gedeeltelijk gedempt worden.

Ook de fietsersbond pleit voor het handhaven van de huidige situatie. De Noordeindseweg wordt veel gebruikt door fietsverkeer. Dit verkeer zal niet snel geneigd zijn om de Sterrenweg of Markermeerstraat te nemen omdat daar veel drempels liggen.

Het aantal (zware) ongevallen zal bij heropening van de Noordeindseweg weer gaan toenemen. Er ontstaat weer een 'Black Spot'.

## Handhaving

De kans dat (structureel) gehandhaafd wordt op snelheid en op handhaving van een vrachtwagenverbod is zeer klein. De politie legt geen prioriteit bij het handhaven. Nu al wordt er niet gehandhaafd op motoren en auto's die tussen de paaltjes door de rotonde op en af rijden. In de tijd dat de rotonde er ligt is er voor zover bekend één keer gehandhaafd op fietsverlichting. Hierboven werd al geschreven dat de weginrichting niet volgens "duurzaam-veilig" in te richten valt. En als de weginrichting niet klopt, zal de politie dan ook niet gaan handhaven.

## Duurzaamheid

Het autogebruik is in Lansingerland relatief hoog: zo'n 4% hoger dan gemiddeld. Het fietsgebruik is de laatste jaren relatief gedaald, al is er wel een toename waar te nemen in het fiets-OV gebruik. Dit is mede te verklaren door de populariteit van de Metro-E lijn.

Door de toename van autoverkeer op het oude lint door het openstellen van de Noordeindseweg en het daardoor onaantrekkelijker worden van het oude lint als hoofd fietsroute, wordt ook de duurzaamheid negatief beïnvloed.

Het handhaven van de huidige situatie en het langer omhoog laten van de poller in de Herenstraat stimuleert de duurzaamheid, met name op het oude lint.

## Wetgeving

Er zijn verkeersbesluiten genomen voor de poller in de Herenstraat en de afsluiting van de Noordeindseweg bij de rotonde. Voor nieuwe verkeersbesluiten zullen argumenten voor de oude niet langer moeten gelden, of er moeten betere argumenten zijn voor de nieuwe verkeersbesluiten dan voor de oude. Momenteel is hier geen sprake van. Het is ook maar zeer de vraag of een verkeersbesluit voor het volledig openstellen van de Noordeindseweg haalbaar is.

## Financiën

Tot nu toe liggen de kosten die de gemeente heeft gemaakt voor het 'mobiliteitsplan' rond de €100.000. De gemeente reserveert voor de voor het onderzoeken naar een goede oplossing voor het aansluiten van de Noordeindseweg op de rotonde €220.000,- De kosten voor het daadwerkelijk aansluiten (het bouwen van een brug over de vaart,

bestemmingsplanwijzigingen, grondverwervingen, eventueel onteigenings- en andere juridische procedures zullen minstens nog €400.000,- gaan kosten.

De kosten voor het handhaven van de huidige situatie bij de rotonde en het permanent omhoog zetten van de poller zijn veruit het goedkoopst. De enige kosten zijn de (ambtelijke) kosten voor een verkeersbesluitprocedure om de poller permanent omhoog te zetten.

## Conclusie

Het handhaven van de huidige situatie en het permanent omhoog zetten van de poller is het beste alternatief.