

beeldvorming op

*oordeelvorming
op*

besluitvorming op

invullen organisatie

zaaknummer 1030006

berichtnummer 1010565

onderwerp Verkeersonderzoek reconstructie Vlielandseweg

reden Actieve informatieplicht

portefeuillehouder Ilona Jense-van Haarst

behandeld in 24 september 2019
college

afdeling WKZ

behandeld door Richard de Ruijter

bijlagen Verkeersonderzoek aanpak verkeersoverlast Vlielandseweg Pijnacker (Mobycon, 13 augustus 2019)

Geachte leden van de raad,

Hierbij wil ik u informeren over de resultaten van het verkeersonderzoek Vlielandseweg. Het onderzoek is de verkeerskundige basis voor het groot onderhoud en herinrichting van de Vlielandseweg. In de bijlage vindt u het rapport van adviesbureau Mobycon die het onderzoek heeft uitgevoerd.

Aanleiding

Na opening van de nieuwe Oostelijke Randweg gaat de gemeente groot onderhoud uitvoeren op de Vlielandseweg. De riolering en het asfalt zijn aan vervanging toe en de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Dit is afgesproken in het beheerplan Wegen 2018-2021.

De Vlielandseweg is een gebiedsontsluitingsweg en belangrijk voor de bereikbaarheid van Pijnacker. Groot onderhoud is noodzakelijk om het verkeer in de toekomst veilig en met minder overlast te kunnen verwerken.

In het noordoosten van Pijnacker zijn veel nieuwe ontwikkelingen, zoals de nieuwe woonwijk Ackerswoude, het toekomstige woongebied De Scheg en het bedrijventerrein Boezem Oost. Die ontwikkelingen zorgen voor een verkeerstoename. De nieuwe Oostelijke Randweg is voor een deel van het verkeer een alternatief voor de Vlielandseweg en zal naar verwachting de verkeerstoename op de Vlielandseweg beperkt houden.

De gemeente heeft verkeersadviesbureau Mobycon gevraagd onderzoek te doen naar de verkeerseffecten van de nieuwbouw en randweg, en naar mogelijkheden bij de reconstructie om de verkeersoverlast te beperken. De resultaten van het onderzoek zijn uitgangspunt voor het ontwerp van de Vlielandseweg.

Verkeersonderzoek met ontwerpuitgangspunten

Om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het verkeer op de Vlielandseweg heeft adviesbureau Mobycon de huidige verkeersstromen in beeld gebracht en vertaald naar een toekomstige situatie met Oostelijke Randweg en voltooiden plannen zoals Ackerswoude, De Scheg en Boezem Oost. Hieruit blijkt dat door de nieuwe Oostelijke Randweg de hoeveelheid verkeer op de Vlielandseweg per saldo ongeveer gelijk blijft. Het vrachtverkeer neemt zonder verdere maatregelen met name op het zuidelijk deel van de Vlielandseweg flink af.

Op basis van de verwachte verkeersstromen heeft Mobycon oplossingsrichtingen onderzocht om de verkeersveiligheid te verbeteren en de overlast verder te verminderen. Deze oplossingsrichtingen nemen we als uitgangspunt mee in een inrichtingsontwerp voor de Vlielandseweg.

De belangrijkste ontwerpuitgangspunten zijn:

- *Ontwerp- en adviessnelheid van 30 km/u.*

De snelheidslimiet blijft in eerste instantie 50 km/u, maar kan na de reconstructie worden verlaagd naar 30 km/u. Uit oogpunt van veiligheid en overlast willen bewoners het liefst een maximum snelheid van 30 km/u. Maar 30 km/u is in beginsel geen passende maatregel voor gebiedsontsluitingswegen. Dit is wettelijk alleen toegestaan als de maximum snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en inrichting van de weg en zijn omgeving. Voor de Vlielandseweg met een gebiedsontsluitende functie is 30 km/u een ongebruikelijk lage en moeilijk te handhaven snelheid. De omgeving heeft ook niet de uitstraling van een verblijfsgebied zoals een woonwijk of winkelcentrum. Bovendien zijn mogelijkheden voor snelheidsremmende maatregelen beperkt vanwege trillingsrisico's en de vereiste doorstroming van het verkeer. Zonder afdoende fysieke maatregelen adviseert de politie op voorhand negatief voor een formele snelheid van 30 km/u. Met creatief ontwerp is het misschien mogelijk om de snelheid van het verkeer op de Vlielandseweg zonder drempels over beperkte lengte te verlagen. Om de weggebruiker niet te

verrassen, wordt een adviessnelheid van 30 km/u ingesteld. Na de reconstructie zullen we in overleg met de politie bekijken of de snelheid zodanig laag is, dat een proef met een formele limiet van 30 km/u op een deel van Vlielandseweg verantwoord is. Ook de proef zullen we dan met de politie evalueren om eventueel definitief 30 km/u in te kunnen.

- *Afsluiten Boezemweg voor vracht- en (land)bouwverkeer bij de Vlielandseweg, en een afslagverbod voor motorvoertuigen van Boezemweg naar Vlielandseweg noord, vice versa.* Het afslagverbod is haalbaar omdat er nu al nauwelijks verkeer afslaat tussen Boezemweg en Vlielandseweg-noord. Het afsluiten van de Boezemweg voor vrachtverkeer is voor veel ondernemers geen probleem omdat ze straks gebruik kunnen maken van de Oostelijke Randweg. De Vlielandseweg blijft in ieder geval bereikbaar via de Zijde weg en Katwijkerlaan. De maatregelen stimuleren het (vracht)verkeer van De Boezem om meer gebruik te maken van de Randweg. Op het drukste zuidelijke deel van de Vlielandseweg en de Boezemweg neemt het vrachtverkeer daardoor verder af. Op het noordelijk deel is het effect beperkt door het omrijdend verkeer. Belangrijker is dat de maatregelen zorgen voor minder afslaand verkeer van en naar de Boezemweg. Behalve minder trillingshinder, ontstaat ook ruimte voor een veiliger en beter oversteekbaar kruispunt met uitrit. Aandachtspunt is de bereikbaarheid van bedrijven aan de Boezemweg nabij de Vlielandseweg. De keermogelijkheden zijn beperkt. In de ontwerpfasen zal met de ondernemers gekeken worden naar oplossingen. Een definitief besluit voor de maatregelen zal pas na de ontwerpfasen genomen worden, als duidelijk is dat de bereikbaarheid voldoende gewaarborgd kan worden.

De oplossingsrichtingen zijn besproken met een klankbordgroep van bewoners van de Vlielandseweg en ondernemers van Boezem West. Het geheel is ook gepresenteerd op een informatieavond met bewoners en ondernemers. De ontwerpuitgangspunten werden positief ontvangen. Ook is er een goede discussie geweest met aandachtspunten en suggesties voor de ontwerpfasen. Een verslag van de reacties en de beantwoording vindt u in hoofdstuk 4 van het rapport van Mobycon.

Verder is eerder in het Actieplan Geluid 2019-2023 van de gemeente afgesproken dat de Vlielandseweg bij het groot onderhoud stil asfalt krijgt. Hiermee wordt het verkeerslawaaï vermindert.

Planning en ontwerp

In het najaar 2019 willen we doorgaan met de ontwerpfasen, waarin we de uitgangspunten gaan verwerken in een herinrichtingsontwerp voor de Vlielandseweg en een kostenraming.

De uitvoering van het groot onderhoud is gepland na de opening van de Oostelijke Randweg. Voor de uitvoering van de herinrichting zal de Vlielandseweg lange tijd afgesloten moeten zijn. Dit kan pas nadat de Oostelijke Randweg open is (2020), zodat er een alternatieve route voor het (vracht)verkeer van en naar de Boezem is.

Aandachtspunt is het project De Scheg. Op dit moment is nog niet duidelijk wanneer de bouw gaat starten. Een afsluiting van de Vlielandseweg kan de bouw van de Scheg belemmeren en extra overlast geven. De uitvoeringsplanning van beide projecten zullen we, zodra dit mogelijk is, op elkaar afstemmen. We kunnen al wel starten met de ontwerpfasen voor de Vlielandseweg. Daarin werken we ook een ontwerp uit voor de nieuwe aansluiting van De Scheg op de Vlielandseweg, conform de locatie in de vastgestelde Gebiedsvisie De Scheg.

De klankbordgroep, bewoners en ondernemers worden betrokken in het ontwerpproces.

Tijdelijke maatregelen

Vooruitlopend op het groot onderhoud gaan we de verkeersoverlast nu al verminderen met tijdelijke maatregelen. Mobycon heeft hiervoor maatregelen bedacht, die we besproken hebben met de klankbordgroep en op de informatieavond. De maatregelen betreffen onder andere visuele versmalling met een dikke gekleurde kantbelijning, bakens en bloembakken langs de weg, taludmarkering en

zigzaglijnen bij kruispunten, een aanduiding adviessnelheid op de weg en een snelheidsdisplay. De maatregelen zijn of worden binnenkort uitgevoerd.



H. Hulswit
secretaris



mevrouw F. Ravestein
burgemeester