

Uitwerking wegenstructuurvisie 2040

1 Inleiding

Deze Uitwerking wegenstructuurvisie 2024 is het vervolg op eerdere plannen: de Mobiliteitsvisie 2020 – 2040 en de Actualisatie wegenstructuurvisie 2040. Bij de vaststelling van de Actualisatie wegenstructuurvisie 2040 (opgesteld in 2022) is gevraagd om een Uitwerking van de Wegenstructuurvisie en een Fietsstructuurvisie. Tegelijk met de vaststelling van de Actualisatie Wegenstructuurvisie 2040 is de Nota Parkeernormen 2022 vastgesteld.

Mobiliteitsvisie 2020 - 2040 (opgesteld in 2020)

De gemeente zet zich volgens het STOP-principe (eerst stappen, dan trappen, dan openbaar vervoer en als laatste privé gemotoriseerd vervoer) in voor een toekomstbestendig mobiliteitsgebruik en – netwerk. Daarnaast staan de mens en het milieu centraal. De gemeente kiest voor emissieloze en actieve vormen van mobiliteit om kansen op het gebied van milieu en gezondheid optimaal te benutten. Verder zet de gemeente in op mobiliteit voor iedereen, waarbij een passende afweging gemaakt wordt tussen bereikbaarheid, betaalbaarheid en beschikbaarheid. Verkeersveiligheid wordt verbeterd door infrastructuurle en gedragsmaatregelen.

Actualisatie wegenstructuurvisie 2040 (opgesteld in 2022)

In de Actualisatie wegenstructuurvisie 2040 is de Wegenstructuurvisie Maassluis 2010 - 2025 geactualiseerd. Hierin is rekening gehouden met een forse woningbouwopgave met het bijbehorende verkeersaanbod. De conclusie is dat de wegenstructuur van Maassluis het zwaarste scenario kan afwikkelen mits een mobiliteitstransitie plaats vindt en de Laan 1940-1945 op drie punten wordt aangepast:

- het Havenplein, met name voor de bereikbaarheid vanuit De Kade;
- de kruising met de Prinses Julianalaan/Zuidelijk;
- de kruising met de P.C. Hooftlaan/Mesdaglaan.

Nota parkeernormen 2022

De Nota parkeernormen 2022 bevat een visie bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij leefbaarheid en bereikbaarheid van de wijk wordt gegarandeerd zodat er een gezonde balans bestaat tussen parkeren en kwaliteit van wonen. De nota bevat locatie-afhankelijke normen voor parkeren (dicht bij haltes aan de Hoekse Lijn) en draagt zo bij aan een mobiliteitstransitie.

Fietsbeleidsnota 2020 en fietsstructuurvisie 2040

In november 2020 is de Fiets Beleidsnota vastgesteld. In het voorjaar van 2024 wordt de fietsstructuurvisie ter besluitvorming aangeboden. De fietsstructuurvisie is een aanvulling op het vigerend mobiliteits- en fietsbeleid, waarbij in deze visie de aandacht ligt op het fysieke fietsnetwerk. De Fietsstructuurvisie 2040 kan daarbij gezien worden als de tegenhanger van de Wegenstructuurvisie, maar dan voor de fiets: hoe ziet het hoofdfietsnetwerk uit en wat is daarvoor nodig.

Uitwerking wegenstructuurvisie 2040

In deze uitwerking wegenstructuurvisie 2040 wordt aangegeven welke aanpassingen aan de drie kruispunten op de Laan 1940-1945 nodig zijn (hoofdstuk 2), en hoe de mobiliteitstransitie wordt vormgegeven (hoofdstuk 3).

2 Transitie van auto naar langzaam verkeer en openbaar vervoer

2.1 Langzaam verkeer

Over de transitie naar langzaam verkeer is in bestaande beleidsdocumenten het volgende opgenomen:

Coalitieakkoord

De afstanden binnen Maassluis zijn zo kort, dat in beginsel alles met de fiets te bereiken is. Zonder actief mensen uit de auto te willen halen, is de keuze in het Coalitieakkoord gemaakt om het fietsen zoveel mogelijk te stimuleren en extra te investeren in de kwaliteit van fietspaden, trottoirs en wandelpaden.

Visie Openbare Ruimte en Duurzaamheidsvisie

In de Visie Openbare Ruimte is aangegeven dat de openbare ruimte niet alleen schoon, heel en veilig moet zijn maar dat de openbare ruimte moet bijdragen aan de hogere doelen: beleven, bewegen, ontmoeten, trots en duurzaamheid. In de Duurzaamheidsvisie wordt de relatie tussen langzaam verkeer en groene ruimte gelegd.

Bovenstaande doelen zijn hieronder per vervoerwijze uitgewerkt.

2.1.1 Te voet

Onderhoud

We willen onderhoudsprojecten voor groenblauwe verbindingen combineren met fiets- en voetpaden om vorm te geven aan de Visie openbare ruimte en de Duurzaamheidsvisie. Daarbij is voldoende beschutting door bomen belangrijk om het verblijven in de openbare ruimte in warme zomers aangenamer te maken.

Aanpassingen/ ontbrekende schakels

Aanpassingen willen we zoveel mogelijk meenemen bij in uitvoering zijnde of nieuwe ontwikkelingen (Station West, Stationsgebied Centrum, De Vloot), geplande reconstructies of groot onderhoud.

Binnen de organisatie is een integrale benadering en aanpak georganiseerd door de beheerders. Toegankelijkheid voor iedereen (ook voor mensen met een beperking) vraagt daarbij meer aandacht. Het verdient de aanbeveling om nadere kwaliteitseisen op te stellen en op te nemen of te actualiseren in het Handboek Openbare Ruimte (HIOR).

Samenvattend stellen wij voor om het wandelen te bevorderen om:

1. Ontbrekende schakels en aanpassingen zoveel mogelijk meenemen bij nieuwe ontwikkelingen, geplande reconstructies of groot onderhoud en voor extra kosten extra budget aan te vragen.

2.1.2 Op de fiets

Metropolitane Fietsroute

Met de Metropolitane Fietsroute (MFR) Naaldwijk – Rotterdam kiezen we voor versterking van de fietsstructuur in Maassluis alsmede het versneld verhelpen van de ontstane beheerachterstanden. De MFR wordt uitgevoerd in asfalt, waar mogelijk vrij liggend, waar dat niet anders kan als fietsstraat. Deze comfortabele route is de drager van het lokale fietsnetwerk. De routekeuze en de daarvoor benodigde middelen heeft een eigen besluitvormingstraject.

Ontbrekende schakels

Aan te passen en ontbrekende schakels moeten zoveel mogelijk meeliftten met projecten. Ontbrekende schakels zijn (Fietsstructuurvisie, hoofdstuk 2):

- Prinses Julianalaan – Jozef Israëlslaan
Deze verbinding kan in combinatie met het omvormen van de Prinses Julianalaan naar GOW 30 en in combinatie met het verbreden van de spoorwegovergang t.b.v. De Kade worden aangepakt. Mogelijk is voor het realiseren van de ontbrekende fietsschakel Prinses Julianalaan – Jozef Israëlslaan nog extra financiering nodig.
- Stationsweg – Van Speykstraat
Voor deze verbinding moet bezien worden of deze kan worden aangepakt in het kader van ontwikkelingen in het Stationsgebied Centrum. Het gaat om een bredere brug in plaats van de huidige voetgangersbrug, een fietsoversteek en de aanleg van een stuk fietspad.
- Zuidvliet – Wipperskade
De kosten van het fietspad worden gedekt uit het project Maaslandsepoort. Ook is een subsidieaanvraag (50% mogelijk) ingediend bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).
- Noordvliet Noordzijde
De noordzijde van de Noordvliet is nu eenrichtingsverkeer en moet voor fietsers tweerichtingsverkeer worden. Dit is inmiddels een project. De financiering is geregeld.

Tenslotte is het comfortabel en veilig kunnen stallen van de fiets in de openbare ruimte belangrijk. Hiervoor zijn bewaakte fietsenstallingen bij de stations, in het centrum (met laadpunten voor E-fietsen /scooters) en tijdelijke stallingen bij evenementen nodig. Dit vraagt om extra aandacht op beleidsniveau, bij vergunning- en handhaving, en bij realisatie. Om de fiets ook bij woningen en andere voorzieningen een goede stallingsplek te bieden is fietsparkeren opgenomen in de Nota Parkeernormen Maassluis 2022.

Samenvattend stellen wij voor om het fietsen te stimuleren om:

Voor voorstellen verwijzen we naar de Fietsstructuurvisie 2024 die in 3^e kwartaal 2024 ter besluitvorming wordt aangeboden.

2.2 Maximumsnelheid in de kern zoveel mogelijk naar 30 km/u

In de Actualisatie Wegenstructuurvisie 2022 is het uitgangspunt dat alleen de hoofdstructuur 50 km/u blijft. De hoofdstructuur bestaat uit de Westlandseweg, Mozartlaan, Industrieweg, Laan 1940 – 1945, Rozenlaan en Vlaardingsedijk. De Maasdijk is abusievelijk hierbij niet genoemd, maar hoort feitelijk ook tot de hoofdstructuur. De overige 50 km/u wegen zouden een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u worden (GOW 30). Of deze ombouw noodzakelijk is, is in het kader van deze uitwerking opnieuw bekeken.

2.2.1 Gebiedsontsluitingswegen die 50 km/u blijven

Een aantal wegen is in de Wegenstructuurvisie 2022 aangemerkt om te worden omgebouwd naar 30 km/u, terwijl er voldoende onderbouwing is om dat niet te doen. Daarom wordt voorgesteld op de volgende wegen 50 km/u te behouden:

- **Doctor Albert Schweitzerdreef:**
Deze weg is volledig ingericht volgens de normen van een 50-weg: ingericht met vrijliggende fietspaden, twee rijbanen, geen directe aansluitingen van woningen, voetgangers-oversteekplaatsen (VOP's). Hier gebeuren er weinig ongevallen. Er kan dus veilig 50 km/u worden gereden. Tenslotte kan deze weg mogelijk onderdeel van een HOV-busverbinding naar het Westland worden.
- **Kwartellaan:**
Deze weg oogt gelijk aan de Schweitzerdreef, maar heeft meer VOP's en een voetpad naast de rijbaan. Er is een rijbaan met een dubbele middenstreep en bij de VOP's zijn brede middengeleiders. Er zijn geen directe aansluitingen van woningen. Net als voor de doctor Albert Schweitzerdreef geldt ook hier dat deze straat wordt genoemd als onderdeel van een mogelijke HOV-verbinding naar het Westland.
- **Doctor Jan Schoutenlaan:**
Hier komen slechts enkele woningen rechtstreeks op uit, de laan oogt als 50 weg. Hier zijn ook vrijliggende fietspaden.
- **Cornelis van der Lelylaan tussen Westlandseweg en rotonde:**
Volledig vrijliggende fietspaden, geen enkele zijstraat of erfaansluiting.

2.2.2 Gebiedsontsluitingswegen 30 km/u

Op dit moment zijn gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 30 km/u (GOW 30) nog niet wettelijk geregeld. Er is nog onduidelijk aan welke inrichtingseisen deze wegen moeten voldoen en dus geen inschattingen te maken van de kosten. Bij de volgende wegen blijft het gewenst om deze te zijner tijd om te vormen naar GOW 30:

- Prinses Julianalaan
- Wagenstraat en Lange Boonestraat plus aansluitende straten tussen het kruispunt Westlandse Weg/Rozenlaan en de Laan 1940 - 1945
- Stadsmolen: deze weg is al 30 km/u maar nog niet juist ingericht
- Merellaan: deze weg is al 30 km/u maar nog niet juist ingericht
- Seringenstraat, Jasmijnstraat, Lavendelstraat, Mimosastraat en Oleanderpark: deze wegen zijn al 30 km/u maar nog niet juist ingericht

Hierbij wordt uitgegaan van een volwaardige 30-inrichting: het volledige profiel en de verharding worden hiertoe aangepast. In het beheerplan wegen is geen budget gereserveerd voor deze aanpassingen naar 30 km regime. Financiering hiervan kan op twee manieren: door projectmatig straat voor straat op te pakken en om te bouwen, of door te wachten tot deze straten aan de beurt zijn voor groot onderhoud of anderszins op de schop moeten (bijvoorbeeld vanwege werkzaamheden in de ondergrond). Het eerste vergt een grote initiële investering plus een reservering voor gepast onderhoud, in geval van het tweede lift de investering mee op andere werkzaamheden, is er ook een reservering nodig en kan de omvorming tot het juiste wegbeeld lang duren. Deze laatste heeft de voorkeur.

Samenvattend stellen wij voor rond de maximum snelheid voor om:

1. In afwijking van de actualisatie Wegenstructuurvisie 2022 de maximum snelheid van 50 km/u te behouden op de Schweitzerdreef, Kwartellaan, Dr. Jan Schoutenlaan en de Cornelis Lelylaan tussen Westlandseweg en rotonde;
2. Zodra er klein of groot onderhoud wordt ingepland voor een van volgende straten, zal een aanvullend (budget)voorstel worden ingebracht om deze wegen aan te passen naar 30 km: Prinses Julianalaan, Stadsmolen, Merellaan, Wagenstraat & Lange Boonestraat plus aansluitende straten tussen Westlandse Weg/Rozenlaan en P.C. Hooftlaan, Seringstraat, Jasmijnstraat, Lavendelstraat, Mimosastraat en Oleanderpark.

2.3 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer (OV) in Maassluis maakt deel uit van de concessie MRDH. Maassluis zet in op de volgende verbeteringen:

- Behoud van de busdiensten conform de overeenkomst van de MRDH met de vervoerder. Er is tijdelijk afgeschaald vanwege gebrek aan personeel. Gezien de financiële gevolgen van Corona voor het OV, is uitbreiding van het aanbod aan openbaar vervoer lastig te realiseren.
- Metro langer in de avond/nacht laten doorrijden. Dit maakt het mogelijk om per metro een avond uit te gaan in bijvoorbeeld Rotterdam. Hierover is overleg met de MRDH. Vooralsnog zijn deze mogelijkheden er niet. Het moet passen binnen de geluidcontouren en het ontbreekt aan voldoende personeel bij de RET. Maar de inzet vanuit Maassluis blijft om dit te realiseren.
- Een HOV-verbinding met het Westland: In samenwerking met Westland, Den Haag en de MRDH. Er wordt momenteel een verdiepende verkenning gedaan naar een openbaar vervoer-verbinding tussen Maassluis en Den Haag. De definitieve rapportage staat gepland in 2e kwartaal van 2024, waarna deze bij de drie gemeenten ter besluitvorming wordt voorgelegd.
- Behoud van de autoveerdienst naar Rozenburg omwille van het regionaal verkeer tussen Rozenburg e.o. en Maassluis e.o. Ook voor landbouwverkeer is dit een belangrijke verbinding.

Samenvattend stellen wij voor rond het stimuleren van het openbaar vervoer om:

1. In te zetten op bovenstaande punten, met name richting MRDH.

2.4 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit kan een belangrijke rol spelen in het vorm geven van ketenmobiliteit (bijv. fiets - metro – deelauto/ deelfiets). Daarom is het belangrijk om bij de stations Maassluis Centrum en Maassluis West diverse vormen van deelmobiliteit te faciliteren. Het faciliteren van deelmobiliteit hangt ook samen met de woningbouwontwikkelingen op die locaties. Gezien de lagere parkeernormen binnen 800 meter van de haltes is het van belang deelmobiliteit te faciliteren vanuit de projecten. Bij woningen voor specifieke doelgroepen kan er zelfs voor gekozen worden om deelmobiliteit binnen het blok vorm te geven om zo het aantal parkeerplaatsen nog verder te beperken. Deelmobiliteit zal zoveel mogelijk in regionaal verband worden ontwikkeld.

Het idee is om partijen zoveel mogelijk te stimuleren om hun diensten aan te bieden in meerdere buurgemeenten, en niet in één (grote) gemeente op zich. Deelmobiliteit wordt verder uitgewerkt in voorbereiding zijnde Duurzaamheidsvisie 2030.

2.4.1 Deelauto's

Deelauto's kunnen een bijdrage leveren aan het beperken van het autobezit en de automobiliteit.

Op dit moment beschikt Maassluis over één deelauto met een gereserveerde parkeerplek bij Station Maassluis West. In de huidige situatie wordt voor elke aanvraag voor een gereserveerde parkeerplek een verkeersbesluit genomen. Beter is één verkeersbesluit te nemen met voor deelauto's gereserveerde parkeerplaatsen op strategische locaties. Zodra een aanbieder zich aandient, kan deze in gebruik genomen worden. Dat voorkomt een lange doorlooptijd per aanvraag, per auto. In dit kader is het ook wenselijk om tenminste bij elk station ruimte te reserveren.

Samenvattend stellen wij voor rond het stimuleren van deelmobiliteit van deelauto's om:

1. Een verkeersbesluit nemen met parkeerlocaties voor deelauto's op strategische locaties.
2. Het faciliteren van deelmobiliteit meenemen in de gebiedsontwikkeling van Station West (reeds gebeurd) en bij komende visievorming Station Centrum

2.4.2 Deelfietsen en -scooters

Op dit moment worden er geen tweewielers (meer) als deelvoertuigen aangeboden in Maassluis. Het wordt niet gefaciliteerd of afgehouden. In beginsel betekent dit, dat elke aanbieder die dat wil hier aan de gang kan. Dat is niet wenselijk, gelet op de stallingsproblematiek in andere gemeenten binnen en buiten de regio. Aanbieders kunnen voertuigen overal neerzetten en gebruikers kunnen deze overal achterlaten. Dus ook op plekken waar er eigenlijk geen ruimte voor is.

Aangezien deze vervoermiddelen belangrijk zijn voor het voor- en natransport van openbaar vervoer, en ze een alternatief kunnen zijn op het moment dat er geen openbaar vervoer rijdt, is het een wenselijke dienst in de gemeente en is het belangrijk om deze aanbieders te faciliteren op het moment dat deze zich aandienen.

Om het gebruik van deelfietsen en -scooters in goede banen te leiden, is het wenselijk om in de gemeentelijke fietsenstallingen (betaald en onbetaald), bij stations en op strategische locaties, op papier alvast ruimte te reserveren. Er hoeft nog geen fysieke maatregel te worden genomen, maar de mogelijkheid moet er zijn zodat een aanbieder direct aan de slag kan zodra die zich aandient.

In andere gemeenten wordt dit gereguleerd door een vlak te omlijnen op een wenselijke locatie op een trottoir. Eventueel kan er een bord of tegel worden geplaatst. De APV moet worden aangepast om ervoor te zorgen dat deelfietsen en -scooters alleen op daarvoor aangewezen plaatsen mogen worden achter gelaten.

Samenvattend stellen wij voor rond het stimuleren van deelmobiliteit van fietsers/scooters om:

1. Wenselijke stallingslocaties voor deelfietsers/scooters op kaart te zetten en in 2024 ter vaststelling aan college aan te bieden en ter info aan de Raad te brengen.

3 Aanpassingen op de Laan 1940 - 1945

In de Wegenstructuurvisie (2022) zijn drie knelpunten op de Laan 1940 – 1945 benoemd:

- het Havenplein
- het kruispunt met de Zuiddijk en Prinses Julianalaan
- de rotonde met de P.C. Hooftlaan en de Mesdaglaan.

We gaan hieronder op elk van deze knelpunten in met telkens afsluitend ons voorstel hoe dit aan en op te pakken.

3.1 Havenplein

In de Actualisatie van de Wegenstructuurvisie is opgenomen dat bij de verdichting van de woningbouwplannen van De Kade een Verkeersregelinstallatie (VRI) nodig is vanuit het oogpunt van bereikbaarheid. Verder is het Havenplein is een complexe kruising, waardoor met name het langzaam verkeer verkeers- onveiligheid ervaart. Met de ontwikkeling van De Kade en het Van Gelderenterrein verandert het aantal langzaam verkeerdeelnemers. Ook zullen meer kinderen bij het Havenplein oversteken. Het plaatsen van VRI's zorgt ook voor een geregelde oversteek voor fietsers en voetgangers.

Op het Havenplein zullen bekabeling, kasten en de installatie zelf moeten worden aangelegd. De ingreep in de weginfrastructuur zal beperkt zijn.

Daarnaast is het goed in het achterhoofd te houden dat de Deltaweg niet meer de functie heeft van het ontsluiten van bedrijvigheid, maar een wijkontsluiting wordt. De Deltaweg is niet meer nodig voor de bereikbaarheid van bedrijven. Ook zal met de komst van de Maasdeltatunnel het gebruik van de veerpont door autoverkeer afnemen. Hierdoor is een ander wegprofiel met een maximumsnelheid van 30 km/u mogelijk.

Samenvattend stellen wij als aanpak voor het knelpunt het Havenplein voor:

1. een VRI te plaatsen (zie ook 2.4);
2. om het verkeer goed te kunnen afwikkelen bij de VRI het kruispunt beperkt aan te passen (alleen noodzakelijke maatregelen) door het aanbrengen van opstelstroken etc.

3.2 Prinses Julianalaan/ Zuiddijk

Om het knelpunt op te lossen willen we de het kruispunt bij de Prinses Julianalaan anders in delen en de VRI koppelen aan de nog te realiseren VRI op het Havenplein en de volgende nog te realiseren VRI bij de P.C. Hooftlaan. Hiervoor is bekabeling tussen de kruispunten nodig.

Om het verkeer in de toekomst op dit kruispunt te kunnen verwerken is een apart rechtsafvak van het westelijk deel van de Laan 1940–1945 naar de Prinses Julianalaan nodig. Hierdoor krijgt het rechtdoor- gaand verkeer een eigen rijstrook. Ook is een extra rechtsafvak vanaf de Prinses Julianalaan naar de Laan 1940 – 1945 nodig.

Het realiseren van een rechtsafvak naar de Prinses Julianalaan is alleen mogelijk door het opheffen van het linksafvak naar de Zuiddijk. Het verkeer dat hiervan gebruik maakt is zeer beperkt. Het overgrote deel van het verkeer dat linksaf slaat naar de Zuiddijk is eerst de Fenacolijslaan voorbij gereden. De Fenacolijslaan wordt in de nieuwe situatie de toegang vanuit westelijke richting. Het opheffen van dit

linksafvak biedt de ruimte om binnen de huidige wegverharding het aparte rechtsafvak naar de Prinses Julianalaan in te richten. Het linksafvak wordt dan het rechtdoorvak.

Het opheffen van het linksafvak naar de Zuidoost beïnvloedt de verkeersstromen op het Havenplein. Het is daarom noodzakelijk om deze kruispunten in combinatie uit te werken.

Samenvattend stellen wij als aanpak voor het knelpunt Prinses Julianalaan/Zuidoost voor:

1. De VRI om te bouwen naar de aan nieuwe verkeerssituatie;
2. De opstelvakken Laan 40-45 aan te passen (= linksaf eraf en rechtsaf erbij);

3.3 P.C. Hooftlaan/ Mesdaglaan

In de Actualisatie Wegenstructuurvisie is aangegeven dat de capaciteit van de enkelstrooksrotonde in de toekomst niet meer voldoende is. Deze rotonde lijkt ook nu al met enige regelmaat een te lage doorstroming te hebben. Uitbreiding van een enkelstrooksrotonde naar een meerstrooksrotonde betekent automatisch dat op één of meer takken twee rijstroken per richting nodig zijn. Dit voldoet in combinatie met 'fietsers in de voorrang' niet aan de huidige ontwerprichtlijnen. De reden hiervoor is dat de auto op de ene rijstrook het zicht op fietsers voor de auto op de andere rijstrook afschermt. Verder is de richtlijn dat binnen de bebouwde kom automobilisten voorrang moeten verlenen aan fietsers. Een VRI is de meest veilige oplossing. Verder is het met een VRI mogelijk om verkeersstromen te sturen, bij een rotonde kan dat niet.

Voor een VRI op dit kruispunt moeten bekabeling, kasten en de installatie worden aangebracht. Deze VRI wordt gekoppeld met de VRI bij de Prinses Julianalaan. De ingreep aan de weginfrastructuur is hier veel groter, en daarmee veel duurder dan bij het kruispunt met de Prinses Julianalaan.

Samenvattend stellen wij als aanpak voor het knelpunt P.C. Hooftlaan/Mesdaglaan voor:

1. De rotonde eruit te halen;
2. Een VRI kruispunt aan te leggen en deze te koppelen aan de VRI Prinses Julianalaan;
3. De toegang van de PC Hooftlaan daarbij alvast in te richten als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u (GOW 30), vooruitlopend op het realiseren van een GOW 30 op de hele route P.C. Hooftlaan – Lange Boonestraat – Marelstraat – Wagenstraat in de toekomst.

3.4 iVRI ready

We stellen voor om de bestaande VRI bij de Prinses Julianalaan te koppelen aan het Havenplein en de volgende VRI bij de P.C. Hooftlaan. De nieuwste technologie is de intelligente VRI (iVRI). Daarbij wordt het verkeer geregeld op basis van floating car data (live data van de navigatiesystemen van de auto's). Het is de vraag of dat op dit moment noodzakelijk is. Aan het gebruik van deze data zijn periodieke kosten verbonden. Wanneer wordt gekozen voor verkeerslichten op de drie kruispunten is het op dit moment goedkoper om te kiezen voor een systeem dat werkt met lussen in het wegdek en waarbij de VRI's via kabels met elkaar verbonden zijn. Hierdoor is het mogelijk de drie VRI's op elkaar af te stemmen. Het is wel verstandig om te kiezen voor een systeem dat in de toekomst omgebouwd kan worden naar iVRI's (iVRI-ready). Voor een toekomstig iVRI-systeem is die bekabeling ook nodig.

Samenvattend stellen wij voor de 3 verkeersinstallaties op de Laan 1940 – 1945 op elkaar af te stemmen door:

1. Een VRI met lussen in het wegdek en door kabels met elkaar verbonden;
2. maar bij de keuze van het systeem rekening te houden met het eventueel toekomstig ombouwen tot iVRI-systeem.

3.5 Planning

Het voorstel is om als eerste stap nu opdracht te geven voor het maken van drie (samenhangende) schetsontwerpen op basis van de hierboven voorgestelde aanpak voor de drie knelpunten op de Laan 1940-1945. Op basis van de schetsontwerpen laten we vervolgens een kostenraming maken. Op basis van de schetsontwerpen en kostenramingen treden we in gesprek met de subsidieverstrekker. Voor de financiering als ook wat daarvoor nodig is, komen we in hoofdstuk 4 verder terug.

Uitgaande dat we de financiering rondkrijgen, is het voor de doorstroming van het verkeer essentieel dat de uitvoering van de aanpassingen aan de Laan 1940-1945 niet tegelijk gebeuren. Daarnaast is het belangrijk werk waar mogelijk te combineren om de overlast zo veel mogelijk te beperken.

Daarmee rekening houdend zou een planning voor ingrepen op de Laan 1940-1945 er als volgt uit kunnen zien:

1. **Metropolitane Fietsroute (MFR)**
Indien de Raad besluit tot de aanleg van de MFR start (gefaseerd) de uitvoering hiervan vanaf 2024.
2. **Aanpak kruising Prinses Julianalaan/Zuidijk.**
Dit kruispunt wordt een groter knelpunt. Op dit kruispunt is de afwikkeling van het verkeer in de huidige situatie soms al niet optimaal.
3. **Aanpak Havenplein**
Het Havenplein kan in een tweede stap worden uitgevoerd. Uitvoering willen we bij voorkeur in combinatie met de vervanging van de Koepaardburg plaats laten vinden.
4. **Omvorming rotonde Laan 1940-1945/P.C. Hooftlaan.**
Deze is min of meer los van de andere ingrepen te plannen. Gezien de planning van de Koepaardbrug en de besluitvorming MFR zal dit derde punt vermoedelijk als laatste aan de orde zijn. Hier verdient het de voorkeur om meteen de entree van de P.C. Hooftlaan conform de inrichtingseisen van een 30 km/u-weg te maken. Bij een omvorming van deze laan naar een 30km/u-weg hoeft dan de doorgang naar de kruising niet nogmaals te worden gemaakt.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het kruispunt Prinses Julianalaan en het Havenplein ook in omgekeerde volgorde kunnen worden aangepakt. Dit is nog afhankelijk van de precieze planning van de MFR en de Koepaardbrug.

4 Financiële consequenties

4.1 Financiering voorstellen transitie van auto naar langzaam verkeer en OV

Voor de transitie van auto naar langzaam verkeer en openbaar vervoer hebben we nu geen voorstellen opgenomen in deze rapportage die direct geld kosten/waarvoor direct dekking nodig is. Dit is een bewuste keus, omdat onlangs het beheerplan wegen met het daarbij behorende uitvoeringsbudget in de raad is vastgesteld en in het eerste kwartaal van 2024 het fietsstructuurvisie ter besluitvorming wordt voorgesteld. Wij vinden het daarom niet passend om in het kader van deze uitwerking uitvoeringsbudget te vragen. In plaats daarvan kiezen we ervoor om apart per project een budgetaanvraag te doen bijvoorbeeld als we werk met werk kunnen maken in combinatie met klein of groot onderhoud.

4.2 Financiering uitwerking aanpassingen Laan 1940-1945

In het huidige investeringsprogramma is op basis van het coalitieakkoord 2022-2026 een investeringsbedrag opgenomen van €5.000.000 voor de doorstroming op de Laan 1940-1945.

De kosten voor het maken van een schetsontwerp en kostenraming voor de drie kruispunten worden gedekt uit een krediet van €3.000.000 dat bestemd is voor ontsluiting van De Kade.

Wij stellen het volgende proces voor om te komen tot een akkoord van de subsidieverstrekker:

1. We laten een compleet schetsplan voor de verkeersoplossing voor de drie knelpunten Laan 1940-1945 maken;
2. We (laten) de kosten daarvan begroten.