



Verkeersbesluit gemeente Capelle aan den IJssel



verkeersmaatregelen Centrumring

Het college van burgemeester en wethouders;

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 is het college van burgemeester en wethouders bevoegd verkeersbesluiten te nemen voor wegen in beheer van de gemeente Capelle aan den IJssel. Bij collegebesluit d.d. 11 oktober 2011, is deze bevoegdheid gemandateerd aan het hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling, en onder gemandateerd aan het Unithoofd Ruimtelijke Ontwikkeling.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT:

Wettelijke grondslag

Krachtens artikel 15 lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 dient er een verkeersbesluit te worden genomen voor de plaatsing van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer opgenomen verkeerstekens, evenals voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd en krachtens artikel 15 lid 2 van de Wegenverkeerswet 1994 moeten maatregelen op of aan de weg tot het verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer ook geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Doelstelling en motivering

Doelstelling

Uit oogpunt van het verzekeren van de verkeersveiligheid, het beschermen van weggebruikers en passagiers, het in standhouden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer is het gewenst in het centrumgebied van Capelle aan de IJssel een aantal verkeersmaatregelen te treffen.

Motivering

Overwegende dat:

- De gemeente Capelle aan den IJssel sinds begin 2015 samen met inwoners, ondernemers en diverse (maatschappelijke) partijen gewerkt heeft aan een gebiedsvisie voor Centraal Capelle,
- Centraal Capelle het gebied is dat wordt begrensd door de Slotlaan, Couwenhoekseweg, Abram van Rijckevorselweg en de Hollandsche IJssel,
- De Gebiedsvisie Centraal Capelle op 14 maart 2016 door de gemeenteraad is vastgesteld,
- De gebiedsvisie bestaat uit de kernbegrippen "een kloppend hart", "een beleefbare parkstad" en "logische verbindingen",
- De verkeersmaatregelen uit de gebiedsvisie zijn toegespitst op verbetering van de toegankelijkheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Centraal Capelle;
- De verkeersmaatregelen uit de gebiedsvisie passen binnen de doelstellingen van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan Slim Reizen, dat ook inzet op de aspecten toegankelijkheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, door het beter benutten van de infrastructuur en het treffen van maatregelen om de negatieve effecten van bereikbaarheid op leefbaarheid en de bereikbaarheid zelf te verminderen,
- Winkelcentrum 'De Koperwiek' tot en met 2018 met ongeveer 4.500 m² winkeloppervlakte wordt uitgebreid en daarmee meer verkeer genereert.

30 km/uur zone Centrumring

- Momenteel op de wegen van de Centrumring, gevormd door delen van de Fluitenlaan, Kerklaan, Reigerlaan en van de Rivierweg, een maximumsnelheid geldt van 50 km/uur,
- De huidige maximumsnelheid en weginrichting van de Centrumring uitnodigt tot ongewenst doorgaand verkeer,
- De huidige maximumsnelheid, weginrichting en de hoeveelheid doorgaand verkeer van de Centrumring niet passen bij de ambities uit de gebiedsvisie Centraal Capelle,



- Het noodzakelijk is de hoeveelheid verkeer op de Centrumring te verminderen om op de kruispunten de verkeersdoorstroming op niveau te houden en om bestaande knelpunten (qua verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid) te verbeteren,
- De afname van de hoeveelheid verkeer op de Centrumring tevens gewenst is om de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen op niveau te houden,
- Een deel van het autoverkeer ook op een logische en eenvoudige wijze naar zijn bestemming kan komen via de gebiedsontsluitingswegen Couwenhoekseweg en de Slotlaan in plaats van de Rivierweg,
- De Couwenhoekseweg en de Slotlaan parallel lopen aan de Rivierweg en ook aansluiten op de Abram van Rijckevorselweg, de hoofdontsluitingsweg voor Centraal Capelle,
- De kruisingen en rotondes van de Slotlaan en de Couwenhoekseweg zijn ontworpen op het verwerken van relatief grote hoeveelheden verkeer,
- Door de toename van verkeer de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de Slotlaan en de Couwenhoekseweg niet in gevaar komt,
- Uit verkeersmodelberekeningen blijken de routes via de Slotlaan en de Couwenhoekseweg voldoende restcapaciteit hebben om de gewenste vermindering in hoeveelheid verkeer in Centraal Capelle te bereiken,
- Om het verblijfskarakter van Centraal Capelle te versterken het noodzakelijk is de inrichting, de functie en het gebruik van de wegen in het gebied met elkaar in overeenstemming te brengen,
- Door het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur op de Centrumring, het toepassen van smallere wegprofielen, hoogwaardige klinkerverhardingen in de rijloper (in warme kleuren), asfaltstroken voor (brom)fietsers en de aanleg van snelheidsbeperkende verkeersmaatregelen, het verblijfskarakter van Centraal Capelle versterkt wordt,
- Door de lagere maximumsnelheid de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers op de Centrumring verbetert,
- De bereikbaarheid van hulpdiensten (ambulance, brandweer en politie) door de keuze van het dwarsprofiel en snelheidsbeperkende verkeersmaatregelen niet in gevaar wordt gebracht,
- Door de keuze van het dwarsprofiel en snelheidsbeperkende verkeersmaatregelen het comfort voor de reizigers van de buslijnen niet wordt aangetast.

Opheffen fietspaden

- Door het wijzigen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur op de Centrumring, de snelheidsverschillen tussen fietsverkeer en het gemotoriseerd verkeer relatief klein zijn en een afname van gemotoriseerd verkeer zichtbaar is, waardoor op basis van de Duurzaam Veilig principes, menging van verkeer als uitgangspunt geldt en dat de bestaande fietspaden en -stroken binnen het 30 km/uur-gebied overbodig zijn,
- De kruispunten van de Rivierweg met de Fluitenlaan en met de Reigerlaan een uitzondering hierop zijn, hier gaan fietspaden de ruimte bieden om opstelplaatsen te creëren, zodat veiliger gefaseerd overgestoken kan worden,
- De rijbanen op de Centrumring voor het gemotoriseerde verkeer voldoende breed zijn om het gemotoriseerd verkeer doelmatig af te wikkelen en fietsers veilig en comfortabel te laten rijden over asfaltstroken welke onderdeel uitmaken van de rijloper.

Parkeerverbodszone

- De huidige 50 km/uur-inrichting niet uitnodigt tot het parkeren op de rijbaan,
- Vanwege de omvorming naar verblijfsgebied (30 km/uur-zone) met fietsers op de rijbaan de mogelijkheid voor automobilisten ontstaat om op de rijbaan te parkeren,
- Parkeren op de rijbaan ongewenst is omdat met de toekomstige hoeveelheid verkeer op deze wegen dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties voor fietsers die om de geparkeerde voertuigen heen moeten rijden en tot knelpunten in de verkeersdoorstroming,
- Het daarom gewenst is op de wegen van de Centrumring een parkeerverbod in te stellen en enkel parkeren in de parkeervakken naast de rijbaan en/of de parkeerterreinen toe te staan,
- Vanwege de nieuwe weginrichting van de Centrumring er momenteel onvoldoende aanleiding is om het stopverbod op de Kerklaan tussen de Reigerlaan en de Duikerlaan te continueren.

Voorrang kruisingen

- Duurzaam Veilig ervan uitgaat dat binnen verblijfsgebieden geen voorrangregelingen aanwezig zijn;
- Op de Centrumring sprake is van substantiële stromen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer, waarbij de massa tussen de modaliteiten sterk verschilt, die elkaar op diverse punten kruisen,
- Vanwege het kruisen van deze verschillende modaliteiten, ondanks de ligging in de 30 km/uur-zone, het toch wenselijk is om de voorrang te regelen op de kruising van de Rivierweg en de Reigerlaan en de kruising van de Rivierweg en de Fluitenlaan en te behouden op de kruising van de Reigerlaan en de Kerklaan,
- Vanwege duidelijk mindere dominante verkeersstromen op de kruisingen van de Fluitenlaan met de Kerklaan en de Kerklaan met de Duikerlaan het hier wel mogelijk is om het verkeer veilig te laten doorstromen zonder voorrangregeling in te stellen.



Duikerlaan-Kerklaan

- De wegaansluiting van de Duikerlaan – Kerklaan momenteel is vormgegeven als een rotonde,
- De verkeersintensiteiten op de rotonde dusdanig laag zijn dat uit oogpunt van verkeersafwikkeling en veiligheid een rotonde hier niet noodzakelijk is,
- Een rotonde ten opzichte van een normale t-aansluiting veel ruimte nodig heeft,
- Deze ruimte goed benut kan worden om de hier gelegen entrees van zowel het winkelcentrum als het metrostation Capelle Centrum meer de uitstraling van een voorzijde, te geven,
- Gezien het bovenstaande het gewenst is de rotonde te vervangen door een t-kruispunt waarbij het principe geldt van bestuurders van rechts hebben voorrang conform de Duurzaam Veilig uitgangspunten voor voorangsregels in verblijfsgebieden,
- De huidige westelijke toegang op de rotonde naar de parkeervoorzieningen komt te vervallen en de parkeervoorzieningen bereikbaar worden via de toegang naar het parkeerterrein in het midden van het winkelcentrum (parkeerterrein Kerklaan).

Rivierweg-Reigerlaan

- Op de kruising Rivierweg – Reigerlaan het autoverkeer in de beide spitsuren regelmatig door de vele afslaande autobewegingen gestagneerd wordt,
- In de ochtendspits hierdoor de verderop gelegen kruising Reigerlaan – Kerklaan geblokkeerd wordt,
- De dominante verkeersstroom (autoverkeer) loopt vanuit het oostelijk deel van de Reigerlaan naar het zuidelijk deel van de Rivierweg en vice versa,
- Door de afslaande verkeersbewegingen en half voorgesorteerde auto's fietsers in de verdrukking komen,
- De fietsbewegingen op deze kruising alle kanten op gaan,
- Fietsers, maar ook voetgangers, ten opzichte van de huidige situatie, voornamelijk gebaat zijn bij goede steunpunten, in de vorm van midden eilanden, om gefaseerd veilig over te kunnen steken, Het daarom gewenst is het verkeer komende vanuit het oostelijk deel van de Reigerlaan naar het zuidelijk deel van de Rivierweg en vice versa voorrang te geven op het verkeer komende uit het noordelijk deel van de Rivierweg,
- De weginrichting zo te wijzigen dat de doorgaande weg op een gelijke wijze, als in een bocht, komt te liggen en de noordelijke aansluiting van de Rivierweg hier op haaks aansluit.

Reigerlaan-Kerklaan

- Door de dominante recht doorgaande verkeersstroom op de Reigerlaan het niet mogelijk is de kruising met de Kerklaan in te richten als de andere hoeken van de Centrumring,
- De huidige inrichting het sturen van het doorgaande verkeer naar de Abram van Rijckevorselweg via de Couwenhoekseweg stimuleert,
- De voorrangsituatie op dit kruispunt niet wijzigt.

Kerklaan-Fluiterlaan

- De t-aansluiting van de Kerklaan op de Fluiterlaan onoverzichtelijk is voor de fietser,
- De fietser die naar de Kerklaan wil rijden, komende vanuit het oostelijk deel van de Fluiterlaan moet middels een onlogische omrijdbeweging via een soort van twee richtingen fietspaden met middenberm maken,
- Dat het autoverkeer voornamelijk vanuit het westelijk deel van de Fluiterlaan afslaat naar de Kerklaan en vice versa,
- Ook hier de situatie voor voornamelijk fietsers maar ook voor voetgangers wordt verbeterd door goede steunpunten aan te leggen om gefaseerd veilig over te kunnen steken,
- Het fietsverkeer komende uit het oostelijk deel van de Fluiterlaan en vice versa haaks in de bocht door middel van midden steunpunten over te kunnen steken,
- Geen voorangsregeling benodigd is voor de verkeersafwikkeling op dit kruispunt.

Fluiterlaan-Rivierweg

- Kruispuntberekeningen hebben aangetoond dat omwille van de verkeersafwikkeling op de aansluiting van de Fluiterlaan op de Rivierweg geen verkeersregelinstantie noodzakelijk is,
- De aansluiting van de Fluiterlaan op de Rivierweg daarom ook vormgegeven kan worden conform de kruispuntvormen van de aansluitingen van beide wegen op respectievelijk de Kerklaan en de Reigerlaan, waarbij op deze locatie het verkeer komende vanuit het noordelijk deel van de Rivierweg de bocht volgt naar de Fluiterlaan en vice versa en daarbij voorrang heeft op het verkeer komende vanuit het zuidelijk deel van de Rivierweg,
- Ook hier fietsers en voetgangers middels steunpunten veilig kunnen oversteken ondanks de hoge verkeersintensiteiten van het gemotoriseerd verkeer,
- Door de gewenste kruispuntvormen en voorangsregels wordt het gemotoriseerde verkeer geleid langs de belangrijkste parkeervoorzieningen van het winkelcentrum en komt als laatste bij het verder weg gelegen evenemententerrein/parkeerterrein achter het gemeentehuis,



- Tevens wordt bereikt dat er komende vanuit de noordzijde van de Rivierweg er minder verkeer komt op de kruising van de Rivierweg met de Reigerlaan waardoor het verkeer hier veel beter kan blijven doorrijden,
- De afname van het verkeer op het deel van de Rivierweg tussen de Fluiterlaan en de Reigerlaan tevens mogelijkheden biedt om het Amnestypelein, ten westen van de Rivierweg, als verblijfsgebied met een Shared Space-achtige uitstraling, te betrekken bij het Stadsplein, ten oosten van de Rivierweg.

Voetgangersoversteekplaatsen (vopo's)

- Op de volgende locaties momenteel vop's aanwezig zijn, kruispunt Meeuwensingel – Rivierweg, wegvak Rivierweg nabij Pluvierstraat, kruispunt Reigerlaan – Rivierweg, kruispunt Reigerlaan – Kerklaan, wegvak Kerklaan tussen Reigerlaan en Duikerlaan, rotonde Kerklaan – Duikerlaan, wegvak Duikerlaan nabij Pelikaanweg, wegvak Kerklaan tussen de Duikerlaan en de Fluiterlaan, kruispunt Kerklaan – Fluiterlaan, wegvak Fluiterlaan nabij Roekstraat, kruispunt Rivierweg – Fluiterlaan en kruispunt Rivierweg – Merellaan,
- Gezien de voetgangersstromen en de herinrichting van de diverse kruisingen met de toevoeging van midden steunpunten het wenselijk is dat enkel de vop's aanwezig blijven op de wegvakken van de Rivierweg tussen de Fluiterlaan en de Lepelaarsingel, de Kerklaan tussen de Duikerlaan en de Fluiterlaan, op de Fluiterlaan nabij de Roekstraat en over de Rivierweg op de kruising met de Merellaan en met de Reigerlaan,
- Deze laatste vop wordt verplaatst van de ligging ten noorden van de Reigerlaan (west) naar de aansluiting van de Rivierweg op de te wijzigen kruising van de Rivierweg met de Reigerlaan (oost) om de oversteekbewegingen te concentreren,
- Gezien het verplaatsen van de brug vanaf de Duikerlaan naar het Amandelpark naar het verlengde van de Alkenlaan wordt ook de daarbij gelegen vop verplaatst.

Wegafsluitingen /fysieke verkeersmaatregelen

- Vanwege te wijzigen voorrangssituatie op het kruispunt Rivierweg – Reigerlaan de kans groot wordt dat op de noordelijke aansluiting van de Rivierweg wachtrijen ontstaan,
- Vanwege de aansluiting van het westelijk deel van de Reigerlaan, welke op 15 meter van de aansluiting van het oostelijk deel van de Reigerlaan met de Rivierweg ligt, er een te grote kans bestaat op verkeerstagnatie ter hoogte van dit westelijk deel van de Reigerlaan,
- Met enkel het afsluiten van deze aansluiting voor gemotoriseerd verkeer, de doorstroming op de Rivierweg en de opnieuw in te richten kruising Rivierweg – Reigerlaan gewaarborgd blijft,
- Met het opheffen van deze aansluiting een deel van het verkeer dat zijn herkomst en/of bestemming heeft in deze buurt zal moeten omrijden via de Paulus Potterstraat, en de open te stellen Roerdompplan,
- De bereikbaarheid van de bestemmingen binnen het gebied niet wezenlijk verslechtert,
- Gezien de herinrichting van de Roerdompplan, de inrichting van zowel het westelijk deel van de Reigerlaan als van de verderop gelegen Paulus Potterstraat een toename van verkeer de verkeersveiligheid niet wezenlijk verandert,
- Het daarmee gewenst is de aansluiting van het westelijk deel van de Reigerlaan op de Rivierweg af te sluiten voor motorvoertuigen,
- Ook de Zwanensingel op ongeveer 15 meter van de aansluiting van het oostelijk deel van de Reigerlaan met de Rivierweg ligt, alleen dan zuidelijk ervan,
- Met het nieuwe ontwerp van deze kruising het niet mogelijk is de Zwanensingel op een veilige wijze aan te laten sluiten op de Rivierweg,
- De auto's welke op de Zwanensingel geparkeerd staan ook via de oostelijke ontsluiting via de Kerklaan kunnen rijden zonder wezenlijke aantasting van de bereikbaarheid van de hier gelegen woningen,
- Het daarmee gewenst is de aansluiting van de Zwanensingel op de Rivierweg af te sluiten voor motorvoertuigen,
- Met de uitvoering van de afsluitingen rekening wordt gehouden met de toegankelijkheid voor hulpdiensten in geval van nood.

Overleg

Onderhavige verkeersmaatregelen zijn besproken met de verkeersadviseur van Politie-Eenheid Rotterdam, district Oost. Hiermee is voldaan aan het bepaalde in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

Belangenafweging

Het afgelopen jaar is over vele aspecten van Centraal Capelle, waaronder het verkeer, met geïnteresseerden intensief is gecommuniceerd middels bijeenkomsten, websites, correspondentie en een informatiepunt in het winkelcentrum.

Besluit:



Op grond van vorenstaande overwegingen besluiten burgemeester en wethouders:

1. door het plaatsen van verkeerborden model A01zb en A01ze als bedoeld in artikel 66 van het RVV 1990 van Bijlage 1 van het RVV 1990, de maximumsnelheid 30 km/uur vast te stellen, op de volgende wegen:

- a) Duikerlaan, tussen Couwenhoekseweg en Kerklaan;
- b) Fluitenlaan, tussen Kerklaan en Rivierweg;
- c) Kerklaan, tussen Fluitenlaan en Reigerlaan;
- d) Reigerlaan, tussen Meerkoetstraat en Rivierweg;
- e) Rivierweg tussen Meeuwensingel en Merellaan.

2. door het plaatsen van verkeersborden model B3, B4, B5 en B6 van Bijlage I van het RVV 1990 en toepassing van haaiantanden de onderstaande kruispunten vast te stellen als voorrangskruispunt:

- Rivierweg – Fluitenlaan, ten gunste van verkeer op de route Rivierweg (noord) – Fluitenlaan vv;
- Rivierweg – Reigerlaan, ten gunste van verkeer op de route Reigerlaan (oost) – Rivierweg (zuid) vv;

3. door het toepassen van verkeersborden model E01zb en E01ze als bedoeld in artikel 66 van het RVV 1990 van Bijlage I van het RVV 1990 een (zonaal) parkeerverbod in te stellen op:

- a) Duikerlaan, tussen Couwenhoekseweg en Kerklaan;
- b) Fluitenlaan, tussen Kerkweg en Rivierweg;
- c) Kerklaan, tussen Fluitenlaan en Reigerlaan;
- d) Reigerlaan, tussen Meerkoetstraat en Rivierweg;
- e) Rivierweg tussen Meeuwensingel en Merellaan.

4. door het verwijderen van de verkeersborden model G12 van Bijlage 1 van het RVV 1990, de paden langs de Rivierweg tussen de Abram van Rijckevorselweg en de Meeuwensingel op te heffen als verplichte fietspad;

5. door het aanbrengen van zebra-markering en het plaatsen van verkeersborden model L2 van Bijlage 1 van het RVV 1990, de onderstaande oversteekplaatsen vast te stellen als voetgangersoversteekplaatsen, als bedoeld in artikel 49 van het RVV 1990:

6. door het verwijderen van de fysieke wegafluiting, de fysieke wegafluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Roerdomplaan op te heffen,

7. door het toepassen van fysieke wegafluitingen, de volgende wegen fysiek af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer:

- a) Reigerlaan, ter hoogte van de wegaansluiting bij de Rivierweg;
- b) Stadsplein, ter hoogte van de wegaansluiting bij Rivierweg;
- c) Zwanensingel, ter hoogte van de wegaansluiting bij de Rivierweg.

8. door het aanbrengen van fietssymbolen op de rode streken langs onderstaande wegen, deze streken vast te stellen als fietsstreken als bedoeld in artikel 1 lid n van het RVV 1990;

- de Rivierweg, tussen de Abram van Rijckevorselweg en Meeuwensingel;
- de Fluitenlaan, tussen de Rivierweg en Kerklaan;
- de Kerklaan, tussen de Fluitenlaan en Reigerlaan;
- de Reigerlaan, tussen de Kerklaan en Rivierweg.

9. genoemde verkeersmaatregelen uit te voeren zoals aangegeven op bijgevoegde overzichtstekening;

10. een afschrift van dit besluit te zenden aan de districtschef van het district Oost van de politie-eenheid Rotterdam.

Capelle aan den IJssel

namens het college van burgemeester en wethouders,

namens het hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling,

het unithoofd Ruimtelijke Ontwikkeling,

K.Pon



Mededelingen Bezwaarclausule

Dit verkeersbesluit ligt vanaf donderdag 1 maart 2018 gedurende 6 weken ter inzage in het gemeentehuis van Capelle aan den IJssel. Tegen het verkeersbesluit kunnen belanghebbenden binnen 6 weken na de datum van publicatie schriftelijk bezwaar instellen bij het college van burgemeester en wethouders van gemeente Capelle aan den IJssel Postbus 70, 2900 AB Capelle aan den IJssel). Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en dient ten minste te bevatten:

- Naam en adres van de indiener;
- De dagtekening;
- Vermelding van het verkeersbesluit waartegen bezwaar wordt ingediend;
- De gronden van het bezwaar.

Daarnaast kan degene die tijdig een bezwaarschrift heeft ingediend, een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de Rechtbank Rotterdam sector Bestuursrecht, postbus 50951 Rotterdam. Voor het verzoek wordt griffierecht geheven.