



Onderwerp

Alphen aan den Rijn

Nieuwe beslissing op bezwaar.

Verkeersbesluit van burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn op grond van artikel 15 Wegenverkeerswet 1994 tot het instellen van eenrichtingsverkeer voor vrachtwagens en landbouwvoertuigen op een gedeelte van de Parklaan te Boskoop.

Wegbeheerders moeten bij het plaatsen of verwijderen van sommige verkeerstekens een verkeersbesluit nemen. In het verkeersbesluit wordt afgewogen waarom verkeerstekens worden geplaatst of verwijderd.

Situatie

De Parklaan is een erftoegangsweg (30 km/u). De Parklaan was oorspronkelijk (naast de Roemer) één van de ontsluitingswegen voor de kwekers in de Nesselolder. In dat gebied liggen veel kwekerijen. Met de realisering van de stedenbouwkundige visie met betrekking tot de Parklaan in samenhang met de voor ogen staande ontwikkeling van destijds (de RijnGouweLijn) is de Parklaan een woonstraat geworden. In verband daarmee is de ontsluiting van de kwekerijen via de Roemer verbeterd en die ontsluiting wordt nog verder verbeterd. De Roemer en de Voorweg zijn verbreed en daarmee beter afgestemd op het transport met vrachtauto's en voorts is Laag Boskoop – west gereconstrueerd en is een logische voorrangsroute gerealiseerd vanaf het Paddegat naar de Roemer.

Mede door de navigatiesystemen blijft de Parklaan nog wel gebruikt worden door vrachtauto's. Het gaat daarbij wel om aanzienlijk minder vrachtauto's dan in de oorspronkelijke situatie. Met geplaatste bewegwijzering en initiatieven van de kwekers die erop gericht zijn hun transporteurs via de Roemer te laten rijden, rijden de meeste vrachtauto's al over de Roemer. Met aanpassing van de vormgeving van de aansluiting Paddegat – Laag Boskoop-west wordt het vrachtverkeer nog duidelijker via de Roemer geleid.

Alternatieve ontsluiting

De wens van de gemeente is om de ontsluiting van de Nesselolder via de Roemer te laten verlopen. Echter tot op heden rijdt vrachtverkeer en ook landbouwverkeer ook nog via de Parklaan naar de Nesselolder. Dit komt omdat er tot nu toe een goede noord-zuid verbinding mist. Een ook door de kwekers gedragen idee is om de Roemer door te trekken via de Dijkgraafweg naar de Loete en vervolgens de Burg. Ten Heuvelweg te verbreden. Het is een optie die de gemeente momenteel bij het onderzoek naar een betere ontsluiting van de Nesselolder betreft. Een andere optie is een noordoostelijke ontsluiting van de Nesselolder op de N11 en voorts speelt de planvorming voor een betere situatie van de N209 bij Hazerswoude-Dorp een rol.

Inrichting

De Parklaan is niet naar de richtlijnen van een erftoegangsweg ingericht. Dit komt omdat vanaf het begin duidelijk is geweest dat vrachtverkeer door de Parklaan rijdt. Hierdoor is gekozen voor een bepaalde breedte van het wegprofiel. Naast een bredere weg ligt er nog een parkeerstrook langs van ruim 2 meter. Als hier geen auto's geparkeerd staan, lijkt de rijbaan nog breder. En een bredere rijbaan nodigt uit tot hard rijden.

Over het algemeen liggen er op erftoegangswegen drempels om de snelheid laag te houden. Echter door het vele vrachtverkeer is ervoor gekozen om geen drempels aan te leggen. Het verkeer wordt daarmee minimaal gehinderd in het harder rijden. De slappe bodem maakt dat drempels geen goede verkeersremmende oplossing zijn. Vooral in combinatie met zwaar verkeer ontstaan veel trillingen die hinder en schade kunnen veroorzaken.

Gewekte verwachtingen

Projectontwikkelaar en makelaar hebben naar kopers van de nieuwgebouwde woningen aangegeven dat de Parklaan een vrachtwagen luwe woonstraat wordt. Gemeente Boskoop heeft deze woorden nooit uitgesproken of zwart op wit vastgelegd.



Steeds is uitgedragen dat de Parklaan een woonstraat wordt en onaantrekkelijk voor vrachtverkeer. Een afsluiting van de Parklaan voor vrachtverkeer is nimmer aan de orde geweest. Wel heeft de voormalige Gemeente Boskoop ten tijde van de bouw aan de Parklaan tijdelijk eenrichtingsverkeer voor vrachtwagens ingesteld. De reden van deze afspraak was de verkeersveiligheid ten tijde van de bouwwerkzaamheden op de Parklaan. Met Kring Boskoop is de afspraak gemaakt dat het hier om een tijdelijk verbod ging. Na gereed komen van de bouw, is het verbod opgeheven.

Klachten

Al voor de fusie tussen de gemeenten Alphen aan den Rijn, Boskoop en Rijnwoude kwamen de eerste klachten van bewoners over verkeer op de Parklaan bij Gemeente Alphen aan den Rijn binnen. Deze klachten gingen over de hoge snelheid op de Parklaan, de bocht bij de grote torens, het missen van een stukje trottoir, het missen van een oversteek naar het speeltuintje en het vele vracht- en landbouwverkeer.

Overleg belanghebbenden

Sinds januari 2014 ligt de problematiek bij de nieuwe Gemeente Alphen aan den Rijn. Vanaf dat moment zijn diverse overleggen gevoerd met de drie VvE's van de Parklaan en verschillende bewoners. Tijdens de overleggen gaat het met name over de te hoge snelheid op de Parklaan en het vele vrachtverkeer. Het vele vracht- en landbouwverkeer brengt met zich mee een gevoel van onveiligheid, geluids- en trillingenoverlast.

In het verleden is meerdermalen gesproken met Kring Boskoop en Stichting Belangenbehartiging Sierteelt Boskoop (opvolger Kring Boskoop). Hierbij is steeds aangegeven dat de Parklaan een ondergeschikte ontsluitingsfunctie krijgt en de route via de Roemer en Laag Boskoop wordt verbeterd voor het gebruik door vrachtverkeer (die verbeteringen zijn uitgevoerd). St. Belangenbehartiging Greenport Boskoop heeft voorgesteld om te komen tot een intentieverklaring tussen St. Belangenbehartiging Greenport Boskoop en Gemeente Alphen aan den Rijn waarin staat dat Gemeente Alphen aan den Rijn zich volop inzet voor een betere ontsluiting van de Nesselolder, waardoor St. Belangenbehartiging Greenport Boskoop met het vrachtverkeer bereid is via Roemer en Laag Boskoop te rijden. Hieraan wordt eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer op de Parklaan gekoppeld. St. Belangenbehartiging Greenport Boskoop heeft aangegeven dat zij geen bezwaar hebben voor afsluiting van de Parklaan voor vrachtverkeer op het moment dat de intentieverklaring is ondertekend. De raad van Alphen aan den Rijn heeft op 28 januari 2016 de intentie uitgesproken en besloten dit nader uit te werken. Het weren van vrachtverkeer is nadrukkelijk onderdeel van die besluitvorming "Vaststellen documenten fase 1 planstudie N207-zuid, MER en concept voorkeursalternatief" (2015/43730).

Onderzoek

Gemeente Alphen aan den Rijn heeft in het afgelopen jaar meerdere malen intensiteiten en snelheden gemeten op de Parklaan. 50% van het verkeer rijdt harder dan 36 km/h en daarvan rijdt 15% harder dan 43 km/h. Dit geldt voor al het verkeer, dus ook het vrachtverkeer. Deze snelheden van vrachtwagens zorgen voor extra geluids- en trillingenoverlast. De intensiteit vrachtverkeer is 17% wat erg hoog is voor een erftoegangsweg (normaal 5%).

Omgevingsdienst Midden Holland heeft een geluidsberekening gemaakt in opdracht van Gemeente Alphen aan den Rijn. Uit de berekening blijkt dat de geluidsbelasting ten hoogste 63 dB bedraagt. De Milieukwaliteitsmaat geeft aan dat dit tamelijk slecht is (60-65 dB). De optredende geluidsbelasting van circa 63 dB kan derhalve als hinderlijk worden ervaren. Uit de telling blijkt dat het aandeel vrachtverkeer voor een 30 km/uur weg behoorlijk hoog is, namelijk 17%. Indien het aandeel vrachtverkeer terug wordt gebracht neemt de geluidsbelasting naar verwachting 1-4 dB af, afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer dat resteert. De hinderbeleving verandert hierbij sterk.

De Parklaan maakt onderdeel uit van een schoolroute naar de Brede school Snijdelwijk en de Immanuelsschool. Een gevoel van onveiligheid overheerst bij de kinderen en ouders die op de fiets naar de scholen gaan.

Belangenafweging

De overlast die door bewoners van de Parklaan en de omliggende wegen wordt ervaren, de objectieve gegevens die de overlast onderschrijven en de subjectieve onveiligheid van weggebruikers, met name schoolkinderen, leidt er toe dat het inperken van het zware verkeer op de Parklaan noodzakelijk is. Hierbij dient een belangenafweging plaats te vinden tussen enerzijds de belangen van de ondernemers die bereikbaar willen zijn en de bewoners/weggebruikers die geen overlast en gevaar willen ervaren.

Door aanpassingen aan de Roemer en Laag Boskoop is de alternatieve en voor de toekomst voorziene route inmiddels geschikt voor vrachtverkeer. Dit zijn gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) die geschikt



en ingericht zijn voor het verwerken van dergelijke verkeersstromen. Met het besluit van de raad van 28 januari 2016 is tevens tegemoet gekomen aan het uitspreken van de intentie de Roemer door te trekken.

Om ook tegemoet te komen aan de belangen van de ondernemers wordt vooralsnog gekozen voor eenrichtingsverkeer. Het vracht- en landbouwverkeer kan wel vanaf de Zijde in noordelijke richting via de Parklaan rijden. In zuidelijke richting wordt deze weg gesloten voor het vracht- en landbouwverkeer. Op deze wijze behoeft alleen in één richting via de alternatieve route gereden te worden. Bovendien wordt het eenrichtingsverkeer ingesteld ter hoogte van de appartementen. De bedrijven ten zuiden van de appartementen kunnen in twee richtingen gebruik blijven maken van de Parklaan.

Voor de bewoners en weggebruikers van de Parklaan betekent dit dat zij te maken krijgen met een verdere afname van vracht- en landbouwverkeer. Zoals in het onderzoek van de omgevingsdienst ook is aangegeven zal een afname de hinderbeleving sterk doen veranderen.

Na realisatie van het doortrekken van de Roemer zal bezien worden of de Parklaan in beide richtingen gesloten wordt voor vrachtwagens en landbouwvoertuigen.

Overleg:

Er heeft conform artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) overleg plaatsgevonden met de door de korpschef van de nationale politie daartoe gemachtigde verkeersadviseur. Deze gaat akkoord met dit besluit.

In aanvulling op het verkeersbesluit tot het instellen van eenrichtingsverkeer voor vrachtwagens en landbouwvoertuigen op een gedeelte van de Parklaan te Boskoop van 29 januari 2016 overweegt het college het volgende.

Zoals in het verkeersbesluit is aangegeven onder “overige belanghebbenden” moet bij het beperken van vracht- en landbouwverkeer de route via de Roemer en Laag Boskoop worden verbeterd zodat vrachtverkeer via die route kan rijden. Deze aanpassingen zijn inmiddels uitgevoerd (Laag Boskoop), dan wel in voorbereiding (aanleg Verlengde Roemer).

Uitgegaan wordt van het verkeersmodel RVMH 2.3 in de rapportage van Goudappel Coffeng “Effecten modelvariant doortrekken Roemer” van 14 januari 2016. Hierbij wordt uitgegaan van de situatie nadat de Verlengde Roemer is aangelegd, omdat hiertoe al is besloten en dit reeds in voorbereiding is. Dit betreffen de cijfers in kolom 4.

Kolom 1: Locatie en wegvak

Kolom 2: Situatie per 2013

Kolom 3: Situatie 2025 zonder Verlengde Bentwoudlaan, zonder Verlengde Roemer, zonder totaal vrachtwagenverbod Parklaan

Kolom 4: Situatie 2021 zonder Verlengde Bentwoudlaan, met Verlengde Roemer, met totaal vrachtwagenverbod Parklaan

Kolom 5: Situatie 2030 met Verlengde Bentwoudlaan, met Verlengde Roemer, met totaal vrachtwagenverbod Parklaan

Kolom 6: Situatie 2030 met verlengde Bentwoudlaan, zonder Verlengde Roemer, zonder totaal vrachtwagenverbod Parklaan

1. In de huidige situatie (situatie 2013) rijden gemiddeld 1100 motorvoertuigen per etmaal via de Loeteweg. Daarvan zijn 300 vrachtwagens.
2. Bij een Verlengde Roemer (zonder Verlengde Bentwoudlaan) met een totaal vrachtwagenverbod op de Parklaan ontstaat er een toename van 200 motorvoertuigen per etmaal (kolom 2 en 4) op de Loeteweg.
3. De aanleg van de Verlengde Roemer (zonder Verlengde Bentwoudlaan) met een totaal vrachtwagenverbod op de Parklaan zorgt voor een toename van 200 vrachtwagens per etmaal (kolom 2 en 4) op de Loeteweg.
4. De aanleg van de Verlengde Roemer (zonder Verlengde Bentwoudlaan) met een totaal vrachtwagenverbod op de Parklaan zorgt hiermee dus alleen voor een toename in vrachtwagens en heeft geen effect op overige motorvoertuigen.
5. Op de Loeteweg wordt dus een toename van vrachtverkeer met 200 vrachtwagens per etmaal verwacht bij de Verlengde Roemer en totaal vrachtwagenverbod op de Parklaan zonder Verlengde Bentwoudlaan.
6. Op Laag Boskoop blijft het aandeel vrachtwagens gelijk (kolom 2 en 4).



Op de Parklaan is in het eerder genoemde verkeersbesluit eenrichtingsverkeer ingesteld voor vrachtverkeer en landbouwvoertuigen. Dit is geen totaalverbod. Dit betekent dat de verwachte toename 50% is, dus 100 vrachtwagens (punt 5). Dit betekent een toename van 33% vrachtwagens op de Loeteweg.

De Loeteweg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/u). De weg is relatief smal. Er zijn passeerplekken voor vrachtwagens. Aan de Loeteweg zijn diverse bedrijven gelegen welke bereikbaar (moeten) zijn voor vrachtverkeer, maar er zijn ook diverse woningen gesitueerd. Bovendien worden veel tuindersbedrijven hier omgezet naar woningbouwlocaties. De route voor doorgaand vrachtverkeer loopt via Laag Boskoop en in de nabije toekomst de Verlengde Roemer. Laag Boskoop is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/u) en is meer geschikt voor vrachtverkeer. Doorgaand vrachtverkeer via de Loeteweg rijdt daar om het achterliggende tuindersgebied te bereiken. Dit achterliggende tuindersgebied is ook bereikbaar via Laag Boskoop wat de meer geëigende route is. De route via Laag Boskoop levert geen extra omrijdkilometers op.

Gezien de cijfers uit het model is het noodzakelijk maatregelen te treffen om het vrachtverkeer richting de geëigende route te geleiden. De toename van 33% op de Loeteweg zou een te grote impact hebben voor de verkeersveiligheid van de weggebruikers op de relatief smalle Loeteweg en de leefbaarheid van bewoners die dan geconfronteerd met extra hinder als gevolg van de extra stroom vrachtverkeer. Om het vrachtverkeer te geleiden worden aanvullende feitelijke maatregelen uitgevoerd.

De volgende aanvullende feitelijke maatregelen worden uitgevoerd om het vrachtverkeer te geleiden:

Kruising Compierekade/Loeteweg:

- Met belijning wordt benadrukt dat de doorgaande route via de Compierekade/Paddegat loopt.
- Bewegwijzering plaatsen met verwijzing richting N11/A12, vanaf Compierekade (linksaf).

Kruising Paddegat/De Oude Wijk:

- Bewegwijzering plaatsen met verwijzing richting N11/A12, vanaf De Oude Wijk (linksaf).

Kruising Spoorhaven/Paddegat:

- Onderzoeken of rijrichting omgedraaid kan worden zodat uitzicht verbeterd.
- Onderzoeken of de versmalling op de brug richting kruising Paddegat/De Oude Wijk verwijderd kan worden.

Kruising Paddegat/Laag Boskoop:

- Bestaande bewegwijzering richting N11/A12 vervangen.
- Vooraankondigingsborden plaatsen mbt de beperkingen op de Parklaan en Laag Boskoop-oost.

Kruising Laag Boskoop/Parklaan:

- Pijlbord onder het straatnaambord "Parklaan" verwijderen.
- Bewegwijzering plaatsen met verwijzing richting N11/A12, vanaf Laag Boskoop-oost (rechtsaf).

Kruising Roemer/Laag Boskoop:

- Plaatsen bord voorkeursroute vrachtverkeer Laag Boskoop op.

Kruising Roemer/Loeteweg:

- Plaatsen bord "doorgaand verkeer" richting Roemer (rechtsaf).

Loeteweg:

- Adviesnelheid 40 km/u.

BESLUIT