

Collegevoorstel

Datum college : 14 april 2020	Registratiedatum : 23 maart 2020	
Agendapunt : 4.	Registratienummer : B&W/20/05410	
Afdeling Ruimte		
Opgesteld door : Berny Roeters		
Portefeuillehouder : C.J.M. Schippers		
Openbaar : ja		
Onderwerp Beantwoording schriftelijke vragen artikel 32 RvO van het CDA over N207-Zuid		
Voorgesteld besluit: 1. De schriftelijke vragen volgens artikel 32 van het Reglement van Orde van de raad van het CDA over de N207-Zuid worden met de brief in dit voorstel beantwoord.		
Samenvatting voor raadsinformatiebrief en pers Op 11 maart 2020 stelde de fractie van het CDA schriftelijke vragen volgens artikel 32 van het Reglement van Orde van de raad over de N207-Zuid. De vragen worden met dit collegevoorstel/-besluit beantwoord.		
Conform JA	Afwijkend	Aangehouden
Aantekeningen n.a.v. collegebehandeling Akkoord.		

Geachte heer Schwiebbe,

In uw brief van 11 maart 2020 stelt u, namens uw fractie, schriftelijke vragen volgens artikel 32 van het Reglement van Orde van de raad. Hieronder geven wij u antwoord op de vragen met betrekking tot de N207-zuid. Vooraf is het wel van belang op te merken dat Molenberaad in haar plan uitgaat van nieuwe infrastructuur in andere gemeenten waarover nog geen uitvoeringsbesluiten zijn genomen en de financiering niet geregeld is. In dat opzicht zijn de N207-Zuid en het plan Molenberaad niet vergelijkbaar.

Voor de beantwoording van een aantal vragen vormt het onderstaande overzicht de basis. Hierin zijn de N207-Zuid en het plan van Molenberaad vergeleken met de referentiesituatie (prognosejaar 2035 met alleen de Vredenburglaan). De Vredenburglaan wordt hierna VBL genoemd.

	2035 referentie VBL	2035 N207-Zuid	Vershil referentie - N207-Zuid	2035 Molenberaad	Vershil referentie - Molenberaad
Wadde (Peuleyen - Noordeinde)	2.600	4.100	58%	2.500	-4%
Beijerincklaan (Parklaan - Dreef)	16.300	12.900	-21%	17.000	4%
Beijerincklaan (Zuidelijke Rondweg - Parklaan)	22.600	21.400	-5%	22.000	-3%
Hefbrug	14.000	13.400	-4%	14.000	0%
Noordeinde (ter hoogte van Gouwebos)	10.200	6.100	-40%	9.900	-3%
Noordeinde (Verlengde Beethovenlaan - Wadde)	9.300	8.400	-10%	9.000	-3%
Beethovenlaan (Chopinlaan - Mozartlaan)	9.400	9.400	0%	9.300	-1%
Beethovenlaan (Dorpstraat - Peuleyen)	8.200	9.700	18%	8.000	-2%
Chopinlaan (tussen Kerkweg-west en Mozartlaan)	13.200	7.800	-41%	12.700	-4%
Esdoornlaan	13.200	8.100	-39%	13.500	2%
Dreef (tussen Oude Dreef en Fazantdreef)	11.900	8.300	-30%	13.000	9%

Overzicht motorvoertuigen per etmaal en procentuele verschillen (afgerond)

1. Wadde Het CDA heeft vernomen dat het verkeer op de Wadde toeneemt door de (V-) Bentwoudlaan.

a. Waardoor neemt dit toe?

Antwoord: Dit komt doordat de Wadde dicht bij de toekomstige aantakking van de Verlengde Beethovenlaan op het Noordeinde ligt.

b. Is de toename acceptabel, gelet op de aanwezigheid van de basisschool?

De toename is minder gewenst, inderdaad ook vanwege de school langs de Wadde. Deze hoeveelheden vallen echter nog binnen de normen. Aanvullend gaan wij na of een andere inrichting van de Wadde in de toekomst wenselijk is. Hierbij wordt dan ook de snelheid op de Wadde beschouwd. Overigens was de toename al bekend bij het vaststellen van het bestemmingsplan voor de Vredenburglaan.

c. Kan deze toename worden voorkomen? Welke mogelijkheden heeft u hiervoor?

Antwoord: zie antwoord bij 1.b.

d. De Wadde is nu een 50 km-weg; is een 30 km-zone hier niet meer passend?

Antwoord: zie antwoord bij 1.b.

e. Wat zijn de effecten van de plannen van het Molenberaad op de Wadde?

Antwoord: Vergeleken met de referentiesituatie (2035) laat het plan van Molenberaad een afname van 4% zien. Dit komt omdat in het plan van Molenberaad de Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan ontbreken.

2. Beijerincklaan (binnen de bebouwde kom)

a. Wat is het effect op de verkeersintensiteiten op Beijerincklaan, als aan het einde van dit jaar de Vredenburglaan (fase 1) gereed is?

Antwoord: Naar verwachting is de Vredenburglaan in 2021 gereed. Verwachting is dat dan een toename van 17% plaatsvindt.

- Hoe beoordeelt u deze effecten?

Antwoord: De Beijerincklaan is een hoofdweg voor Waddinxveen, en heeft voldoende capaciteit om deze toename van verkeer te kunnen opvangen. De huidige inrichting is daarbij ook nog steeds passend.

- Zijn er aanvullende maatregelen nodig om een veilige oversteek voor schoolkinderen te garanderen? Welke zijn dat?

Antwoord: Het is de verwachting en onze inschatting dat de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers op de rotonde Zuidplasmaan voldoende is door het zebrapad en het fietspad. Verkeer op de Beijerincklaan moet doorgang verlenen aan voetgangers die willen oversteken op het zebrapad, en het fietspad ligt in de voorrang. Indien nodig kunnen aanvullende maatregelen worden getroffen, u kunt daarbij denken aan bijvoorbeeld het in overleg met de scholen inzetten van klaar-overs.

b. Wat is vervolgens het effect van de (V-)Bentwoudlaan en van de plannen van het Molenberaad op de Beijerincklaan?

Antwoord: Vergeleken met de referentiesituatie (2035) zorgt de (Verlengde) Bentwoudlaan voor een afname van 21% op het gedeelte tussen Dreef en Parklaan en een afname van 5% tussen Parklaan en Zuidelijke Rondweg. Het plan van het Molenberaad realiseert een toename van 4% op het gedeelte tussen Dreef en Parklaan en een afname van 3% tussen Parklaan en Zuidelijke Rondweg.

- Hoe beoordeelt u deze effecten?

Antwoord: Voor de Beijerincklaan is de (V-)Bentwoudlaan positiever dan het plan Molenberaad.

- Zijn er aanvullende maatregelen nodig om een veilige oversteek voor schoolkinderen te garanderen? Welke zijn dat?

Antwoord: zie antwoord bij 2a.

3. Hefbrug Het grootste verkeersknelpunt van Waddinxveen is de Hefbrug.

a. Welke autonome verkeerseffecten kunnen we hier verwachten en wat zijn de effecten van N207-Zuid en van de voorstellen van het Molenberaad voor de verkeerssituatie bij de Hefbrug?

Antwoord: Op etmaalniveau groeit het aantal voertuigen tussen 2020 en 2035 met 3%. Vergeleken met de referentiesituatie (2035) leidt de aanleg van de N207-Zuid tot een afname van 4% op de hefbrug. Het plan van het Molenberaad levert geen verschil op.

b. Zijn de knelpunten bij de Hefbrug (grotendeels) verdwenen bij realisatie van N207zuid of bij de voorstellen van het Molenberaad?

Antwoord: naar verwachting niet. Overigens was dit al bekend bij het vaststellen van het bestemmingsplan voor de Vredenburglaan.

c. Welke maatregelen zijn (aanvullend) nodig om de knelpunten op te heffen?

Antwoord: Zolang de Kerkweg-Oost haar huidige functie in het verkeersnetwerk blijft vervullen, is het maar de vraag of de knelpunten opgelost worden. Dit laat onverlet dat in het kader van het Sleutelkwartier wel gekeken wordt naar een betere inrichting van het gebied.

4. Noordeinde – Beethovenlaan – Chopinlaan – Esdoornlaan – Dreef Bovengenoemde route is druk en wordt veelvuldig gebruikt door doorgaand (vracht)verkeer. Zodanig dat het verkeer op de zijrichtingen hier, tijdens de spitsen, moeilijk 'op kan komen' en langzaam verkeer moeilijk over kan steken. Dit betreft ook schoolgaande kinderen.

a. Wat zijn de autonome effecten op de delen van deze route: hoeveel neemt het verkeer toe, zowel voor personen- als vrachtauto's?

Antwoord: op etmaalniveau is de groei tussen 2020 en 2035 van het totaal aantal voertuigen (personenauto's en vrachtauto's) als volgt: op het Noordeinde 7%, op de Beethovenlaan 8%, op de Chopinlaan 10%, op de Esdoornlaan 14% en op de Dreef 15%.

De ontwikkeling van het aantal vrachtauto's is als volgt: op het Noordeinde een toename 7%, op de Beethovenlaan een toename van 14%, op de Chopinlaan een toename van 4%, op de Esdoornlaan een afname van 4% en op de Dreef een afname van 8%.

b. Wat zijn de effecten op de delen van deze route (personen- en vrachtauto's) als de N207-Zuid gerealiseerd wordt en als de voorstellen van het Molenberaad gerealiseerd worden?

Antwoord: De (Verlengde) Bentwoudlaan zorgt voor een afname van 10 tot 40% op het Noordeinde, op de Beethovenlaan een toename van 0 tot 18%, op de Chopinlaan een afname van 41%, op de Esdoornlaan een afname van 39% en op de Dreef een afname van 30%.

De ontwikkeling van het aantal vrachtauto's is als volgt: op het Noordeinde zorgt de N207 Zuid voor een afname variërend tussen 14 en 54%, op de Beethovenlaan neemt het vrachtverkeer met 4% toe, op de Chopinlaan daalt het vrachtverkeer met 33%, op de Esdoornlaan is een daling van 28% en op de Dreef is een daling van 21%.

Bij het plan van Molenberaad treedt bij de Dreef een toename op van 9%. Bij de andere wegvakken treden kleinere toe- en afnames op tussen 2 en -4%. Omdat het alternatief slechts een beperkt effect heeft op het totaal aantal voertuigen is de verwachting dat het effect op het vrachtverkeer ook beperkt is.

c. Welke aanvullende lokale maatregelen zijn mogelijk om de verkeerssituatie hier te verbeteren?

Antwoord: Fietsers en voetgangers hebben voorrang op het autoverkeer en kunnen daarmee veilig oversteken. Het verkeer vanaf de zijwegen, vanuit de buurten, kan daardoor 'meeliften' met overstekende fietsers en voetgangers die oversteken over de genoemde wegen. Omdat het verkeer fors afneemt bij de (V-)Bentwoudlaan is het niet nodig maatregelen te treffen om de verkeerssituatie te verbeteren op deze wegen.

Bijlage:

1. Vragen ex art. 32 van het CDA over N207-Zuid