

Beheer en Uitvoering

Aan de gemeenteraad

15 oktober 2013
Gemeentestukken: 2013-260/28919

Onderwerp: kruispunt Rijnsingel – Kievitsweg en kruispunt Rotterdamseweg - A38 - Rijnsingel

1. Voorstel

Wij stellen u voor om:

1. kennis te nemen van de resultaten van het onderzoek ter voorbereiding van de reconstructie van het kruispunt Rijnsingel-Kievitsweg;
2. in te stemmen met de reconstructie van het kruispunt Rijnsingel- Kievitsweg conform variant 1;
3. daartoe een krediet beschikbaar te stellen van € 690.000,- en dat toe te voegen aan het investeringsschema;
4. de kapitaallasten van dat krediet te dekken door:
 - subsidie van de stadsregio (€ 200.000,-);
 - inzet van een deel van het krediet fietshighway Kievitsweg tot een bedrag van € 100.000,-;
 - inzet van de vrijval van de voorziening van de AVR tot een bedrag van € 300.000,-;
 - inzet van de extra structurele inkomsten (vanaf 2014) op reclame ter grootte van € 8.700,-.

2. Inleiding

In oktober 2012 hebben wij u, middels raadsvoorstel 2012-197, geïnformeerd over het voornemen om de veiligheid en kwaliteit van het kruispunt Rijnsingel - Kievitsweg te verbeteren, in relatie tot de – door het Waterschap Hollandse Delta - geplande reconstructie van het kruispunt Rotterdamseweg - A38 - Rijnsingel. U heeft in uw vergadering van 4 oktober 2012 besloten een budget beschikbaar te stellen van € 50.000,- om een onderzoek uit te laten voeren naar de mogelijkheden van die verbeteringen. Dat onderzoek is afgerond waardoor het nu mogelijk is concrete voorstellen te doen. Hieronder staan de kernpunten, met de conclusies uit het onderzoek. Voor achtergrondinformatie verwijzen wij u naar de bijlagen.

Kruispunt Rijnsingel - Kievitsweg

Het is zeer wenselijk om het kruispunt Rijnsingel-Kievitsweg vooral voor overstekende fietsers veiliger te maken; de oversteek over de Rijnsingel is gevaarlijk. Uit het onderzoek blijkt dat er een reële mogelijkheid is om dat te bereiken. De onderzochte aspecten zijn:

1. Varianten
2. Draagvlak
3. Openbaar vervoer
4. Brandweer
5. Inpassen eventuele fietstunnel
6. Kosten
7. Akoestische gevolgen
8. Flora- en fauna
9. Archeologie
10. Bestemmingsplan

Wij concluderen dat de voorgestelde reconstructie op de aspecten 1 t/m 9 geen onoverkomelijke bezwaren oplevert. Aspect 10 heeft wel consequenties; om de aanpassingen mogelijk te maken moet het bestemmingsplan worden aangepast.

Kruispunt Rotterdamseweg - A38 - Rijnsingel

De verkeersafwikkeling op het kruispunt Rotterdamseweg - A38 - Rijnsingel is al jaren slecht; de verkeersintensiteit is hoog en de capaciteit van het kruispunt is beperkt. Daardoor ontstaan op diverse momenten van de dag in diverse richtingen lange wachtrijen. Zo ook op de Rijnsingel, vooral tijdens de ochtendspits. Het Waterschap Hollandse Delta zal, als beheerder van het kruispunt, de noodzakelijke kruispuntaanpassingen uitvoeren, afgestemd op de aanpassingen op het kruispunt Rijnsingel-Kievitsweg.

Fietstunnel onder de Rotterdamseweg

Ten oosten van het kruispunt Rotterdamseweg - A38 - Rijnsingel is het, in het kader van de Gebiedsvisie Deltapoort 2025, gewenst een fietstunnel te realiseren onder de Rotterdamseweg. De financieringsmogelijkheden hiervan zijn momenteel nog niet helder. De fietstunnel blijft ontwerptechnisch inpasbaar maar blijft in dit voorstel, net als in het eerdere voorstel in september 2012, als project vooralsnog buiten beschouwing.

3. Aspecten

3.1. Afdoening raadstoezegging 129

Op 4 oktober heeft de gemeenteraad gevraagd om te onderzoeken of op het kruispunt Rotterdamseweg-A38- Rijnsingel een rotonde kan worden aangelegd. De raadsvraag is geregistreerd als raadstoezegging 129. Omdat het onderzoek uitwijst dat de aanleg van een rotonde veel negatieve gevolgen heeft, stellen wij u voor geen verdere initiatieven te ontwikkelen voor de aanleg daarvan, en daarmee de raadstoezegging 129 als afgedaan te beschouwen.

De volledige toelichting en conclusie is opgenomen in de bijlagen 1a en 1b .

3.2 Varianten

3.2.1 Kruispunt Rijnsingel-Kievitsweg (variant 1), maatregelen en effecten

Het onderzoek naar veiligheidsmaatregelen op dit kruispunt heeft uiteindelijk geleid tot een ontwerp zoals weergegeven op bijlage 4. Uitgangspunt daarbij is dat de aansluiting van de Kievitsweg aan de oostzijde van de Rijnsingel wordt "losgekoppeld" van de Rijnsingel en, via het voormalige NAM-terrein, wordt verplaatst naar de omgeving Spuistraat. Hierdoor vervalt de huidige gevaarlijke fietsoversteek. Daartoe moeten in grote lijnen de volgende maatregelen worden genomen:

- a. de Kievitsweg oostelijk van de Rijnsingel wordt omgelegd en aangesloten op de Rijnsingel/Spuistraat, dicht bij de Rijnsingel (max. 30 km/uur).
Effect: De fietsoversteek komt op een veiligere locatie uit, ter hoogte van de Leklaan. Op de Rijnsingel komt daardoor meer opstelruimte beschikbaar voor het kruispunt Rotterdamseweg A38-Rijnsingel. Hierdoor verbetert de verkeersafwikkeling op de Rijnsingel in zuidelijke richting, hetgeen vooral tijdens de ochtendspits van belang is;
- b. voor de regionale fietser wordt een oversteek gemaakt over de Rijnsingel, nabij de Rotterdamseweg. Deze fietsoversteek wordt meegenomen in de verkeersregeling van de verkeersregelinstallatie van het kruispunt Rotterdamseweg-A38-Rijnsingel.
Effect: de regionale fietser wordt op een zo veilig en snel mogelijke manier over het kruispunt geleid. (zie ook 3.2.3.e.)

Met de genoemde effecten worden de belangrijkste doelen gehaald: meer veiligheid voor de overstekende fietser en meer doorstroming van het autoverkeer op de Rijnsingel.

3.2.2. Alternatieve oplossing kruispunt Rijnsingel-Kievitsweg (variant 2), maatregelen en effecten

De doorstroming van het verkeer op de Rijnsingel is afhankelijk van het effect van de kruispuntreconstructies Rotterdamseweg-A38-Rijnsingel, de nieuwe regelinstallatie op dat kruispunt en de capaciteitsvergroting van de opstelruimte op de Rijnsingel zelf. Mocht blijken dat ondanks alle inspanningen de doorstroming niet voldoende verbetert, dan kan worden overwogen om op de Rijnsingel de opstelcapaciteit extra te vergroten conform variant 2.

Dit kan worden bereikt door de brug over de watergang te verbreden. Door die verbreding komt ruimte vrij voor extra opstelruimte. Op bijlage 6 is deze variant 2 op tekening weergegeven.

3.2.3. Kruispunt Rotterdamseweg-A38-Rijnsingel, maatregelen en effecten

Het Waterschap Hollandse Delta zal, in samenwerking met de gemeente Ridderkerk en Rijkswaterstaat, op en rondom het kruispunt Rotterdamseweg-A38-Rijnsingel in hoofdzaak de onderstaande maatregelen nemen. De beoogde verbetering van de doorstroming op de Rijnsingel moet in nauwe samenhang worden gezien met deze maatregelen. Op de tekeningen in de bijlagen 4, 5 en 6 zijn ook deze maatregelen weergegeven. De maatregelen zijn in hoofdzaak:

- a. vanuit Ridderkerk wordt de capaciteit richting de A38 vergroot. Daartoe wordt op de Rotterdamseweg extra verharding aangebracht zodat de opstelcapaciteit toeneemt. De opstelstroken worden daarnaast optimaler ingedeeld;
- b. vanuit Bolnes wordt de capaciteit richting Ridderkerk vergroot. Daartoe wordt op de Rijnsingel een tweede linksaf-opstelstrook aangebracht;
- c. op de A38 komt de busbaan te vervallen. Deze wordt nauwelijks gebruikt en betekent geen verlies voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. Door de ruimte die beschikbaar komt is het mogelijk op de A38 een tweede linksaf-opstelstrook aan te leggen richting Rotterdam;
- d. de paralleloversteek over de Rotterdamseweg (noord-zuid) naast het kruispunt komt te vervallen voor gemotoriseerd verkeer. De oversteek wordt verplaatst richting kruispunt en blijft uitsluitend bruikbaar voor (brom)fietsers en voetgangers. Daardoor neemt de veiligheid voor fietsers toe aan de noordzijde van het kruispunt; confrontaties tussen auto's en fietsers komen niet meer voor. Ook de capaciteit van het kruispunt wordt daarmee vergroot. Zie ook NB
- e. aan de noordzijde van het kruispunt wordt, over de Rijnsingel, een fietsoversteek gemaakt voor de regionale fietser komend uit Rotterdam met als bestemming Ridderkerk en/of het Drechtstedengebied. Deze fietsoversteek wordt opgenomen in de verkeersregelinstallatie. Ook lokaal fietsverkeer kan gebruik maken van deze oversteek.

NB 1

Diverse verhardingen aan de westzijde van het kruispunt, die nu beschikbaar zijn voor alle verkeer, worden omgevormd naar fietspad. Consequentie daarvan is dat bewoners aan de Parallelweg en de Kruisweg die met de auto naar Ridderkerk willen, moeten rijden via de Kruisweg – Hogeweg, of via de Parallelweg – Eddo Bergsmaweg. Dit mindere comfort weegt niet op tegen de voornoemde voordelen zoals vermeld bij 3.2.3.d.. De route via de Kruisweg blijft open omdat de paralleloversteek over de A38 beschikbaar blijft voor alle verkeer. Hiervoor wordt vooral gekozen vanwege de agrarische belangen in de driehoek gelegen tussen A38, Reyerpark en Rotterdamseweg, zoals aangegeven is door LTO Zuid Holland.

NB 2

Het waterschap moet bij haar werkzaamheden op het kruispunt Rotterdamseweg-A38-Rijnsingel rekening houden met het (door de gemeente Ridderkerk) te vergroten profiel van de Rijnsingel. De meerkosten die het waterschap daarvoor moet maken zullen door de gemeente Ridderkerk moeten worden betaald. In het kostenoverzicht in de paragraaf Financiën is hier rekening mee gehouden.

NB 3

Op het kruispunt Rotterdamseweg-A38-Rijnsingel wordt door het waterschap, gelijk met de reconstructie, de verkeersregelinstallatie vervangen. Deze vervanging stond al gepland en staat dus los van dit reconstructievoorstel. De nieuwe installatie zorgt echter wel, door een betere balans tussen de prioriteit voor het passerend openbaar busvervoer op de Rotterdamseweg en de verwerking van het verkeer op (onder andere) de Rijnsingel, voor een betere afwikkeling van het verkeer. Ridderkerk draagt, conform lopende afspraken met het waterschap, voor 25% bij in de kosten hiervan. Die afspraak is namelijk gebaseerd op de zogenaamde potenttheorie: Ridderkerk heeft het beheer van één van de vier op het kruispunt aangesloten wegen, en draagt naar rato, (25% dus) financieel bij aan de vervanging. Hiermee was in de gemeentebegroting al rekening gehouden. In het financieel overzicht in de paragraaf Financiën blijft dit aspect dan ook buiten beschouwing.

Keuze: Variant 1 of variant 2

Omdat wij er van uitgaan dat variant 1, in combinatie met de inspanningen van het waterschap, tot merkbaar positief resultaat zal leiden, stellen wij u voor te kiezen voor de uitvoering conform variant 1. Na realisatie daarvan kan over een periode van een jaar worden gevolgd (monitoren) wat het effect is. Het resultaat daarvan zullen wij u daarna mededelen. Op basis van de uitslag kan eventueel worden besloten alsnog de capaciteitsuitbreiding aan te leggen conform variant 2. De uitvoering daarvan is technisch mogelijk, maar heeft wel financiële consequenties, dit is zichtbaar in de paragraaf Financiën.

3.3 Communicatie / Draagvlak

Als onderdeel van het onderzoek is gecommuniceerd met veel belanghebbenden. Door middel van twee "inloopbijeenkomsten" is aan omwonenden de gelegenheid geboden kennis te nemen van dit project en daarop te reageren. Daarnaast is meerdere keren overleg gevoerd met het wijkoverleg.

Inloopbijeenkomst 15 april 2013

Aan 420 omwonenden, zowel westelijk als oostelijk van de Rijnsingel, is eind maart 2013 per brief informatie verstrekt met daarbij de uitnodiging voor een inloopbijeenkomst op 15 april. Bij de brief was een tekening en reactieformulier gevoegd. Tijdens de inloopbijeenkomst is informatie verstrekt. Reactieformulieren konden worden ingevuld.

Overduidelijk was de tegenstand van de westzijde van de Rijnsingel op het oorspronkelijk ontwerp (zie bijlage 4); bewoners uit de Reggestraat en Leklaan waren massaal aanwezig en unaniem tegen het voorstel. Met name werd gevreesd voor verkeersoverlast. Op basis van die reactie is het ontwerp bijgesteld van het oorspronkelijk ontwerp naar variant 1 (zie bijlage 5).

Ook van de oostzijde van de Rijnsingel kwamen bezwaren en suggesties, maar minder nadrukkelijk en in een beduidend minder groot aantal. Deze reacties hebben ons geen aanleiding gegeven het ontwerp bij te stellen.

Inloopbijeenkomst 2 september 2013

Aan 275 omwonden aan de oostzijde van de Rijnsingel (adressen Rijnsingel en Spuistraat) is op 2 september 2013 gelegenheid geboden mee te praten over de invulling van het voormalige NAM-terrein, na omlegging van de Kievitsweg. Slechts 10 bewoners waren aanwezig, twee bewoners hebben opgebeld. Opnieuw werden voor- en tegenstanders gehoord over de omlegging van de Kievitsweg. De stemming voor/tegen bleek ongeveer 50/50 te zijn.

De reacties m.b.t. het NAM-terrein waren vrij eenduidig: men pleit vooral voor een groene invulling. Er werden ook suggesties gedaan voor kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer in Bolnes. Omdat dit buiten de context van dit voorstel valt wordt daar nu niet op ingegaan.

Op bijlage 7 treft u een overzicht aan van alle reacties van bewoners, met een gemeentelijke reactie daarop.

3.4. Alternatieve oplossing

3.4.1. Om tegemoet te komen aan de bezwaren van bewoners aan de oostzijde van de Rijnsingel (adressen Rijnsingel en Spuistraat) zou overwogen kunnen worden om de Kievitsweg aan de oostzijde van de Rijnsingel niet om te leggen maar af te sluiten. Gezien het belang van de veiligheid van de wijk Bolnes t.a.v. de aanrijroute van de brandweer wordt hier verder niet op ingegaan. Zie ook de toelichting op bijlage 2.

3.4.2 De doorstroming van het verkeer op de Rijnsingel is afhankelijk van het effect van de kruispuntreconstructies Rotterdamseweg-A38-Rijnsingel, de nieuwe regelinstallatie op dat kruispunt en de capaciteitsvergroting van de opstelruimte op de Rijnsingel zelf.

Mocht blijken dat ondanks alle inspanningen de doorstroming niet voldoende verbetert, dan kan worden overwogen om op de Rijnsingel de opstelcapaciteit extra te vergroten conform variant 2. Op bijlage 6 is deze optie weergegeven. Wordt direct voor deze oplossing gekozen, dan kost dit € 170.000,- meer dan variant 1. Wordt variant 1 gerealiseerd en er wordt later alsnog voor variant 2 gekozen, dan kost dit naar verwachting ca. € 250.000,- extra. Het uitgangspunt van dit voorstel is te kiezen voor de realisatie van variant 1. Verdere informatie hierover is opgenomen in bijlage 2.

3.5. Risico's

Ten gevolge van de omschreven aanpassingen op het grondgebied van Ridderkerk zijn de volgende aspecten (met mogelijke effecten) van belang:

- a. het kappen van enkele bomen nabij het voormalige NAM-terrein. Hiervoor dient een kapprocedure te worden gevolgd. Dit kan van invloed zijn op de planning.
- b. het verwerven van het voormalige NAM-terrein; de aankooponderhandelingen zijn nog niet volledig afgerond.
- c. het (plaatselijk) aanpassen van het bestemmingsplan Bolnes (postzegelbestemmingsplan). Ten gevolge van het project is aanpassing noodzakelijk. In tijd gezien wordt de bestemmingsplanprocedure leidend voordat tot uitvoering van het project kan worden overgegaan. Formele bezwaarprocedures van bewoners kunnen daarnaast consequenties hebben voor de planning.
- d. tijdens de uitvoering zouden archeologisch interessante vondsten kunnen worden gedaan. Hiermee dient rekening te worden gehouden, op de locatie heeft namelijk ooit een donk gelegen. Daardoor kan in de uitvoering enige vertraging optreden;
- e. de paralleloversteek over de Rotterdamseweg ten westen van het kruispunt Rotterdamseweg-A38-Rijnsingel wordt na reconstructie uitsluitend opengesteld voor (brom)fietsers en voetgangers.
- f. het maken van (al dan niet formeel) bezwaar door bewoners over de voornoemde aspecten.

3.6. Relatie met structuurvisie

In de structuurvisie wordt prioriteit gegeven aan de fiets als het vervoermiddel in de gemeente Ridderkerk. Het onderzoek naar maatregelen op het kruispunt Rijnsingel – Kievitsweg staan in het teken daarvan. Door in te stemmen met het voorliggend advies zullen echter de fietshighways Kievitsweg en Lagendijk vooralsnog niet kunnen worden uitgevoerd.

4. Aanpak/ Uitvoering

Na een instemmend raadsbesluit zal het project verder worden voorbereid. Globaal zijn de volgende aspecten daarbij actueel:

- afronding onderhandelingen verwerving voormalig NAM-terrein;
- nader overleg met het waterschap, omwonenden, belanghebbenden;
- vastleggen wijzigingen in bestemmingsplan.

De uitvoering staat gepland voor de zomerperiode 2014.

5. Kosten / Opbrengsten / Dekking

Kosten:	Variante 1	variant 2
Investeringskosten (incl. risico, grondaankoop en inrichten vm. NAM-terrein	€ 610.000,-	€ 780.000,-
Bijdrage aan WSHD (1)	€ 80.000,-	€ 80.000,-
Totaal kosten	€ 690.000,-	€ 860.000,-
Dekking:		
Subsidie stadsregio (2)	€ 200.000,-	€ 200.000,-
Fietshighway Kievitsweg (3)	€ 100.000,-	€ 100.000,-
Algemene Reserves (4)	€ 300.000,-	€ 300.000,-
Totaal dekking	€ 600.000,-	€ 600.000,-
Subtotaal	-/- € 90.000,-	-/- € 260.000,-
Kapitaallasten tekort € 90.000,-:	€ 8.400,-	
Dekking uit structurele inkomsten reclame (5)	€ 8.700,-	

Om de uitvoering mogelijk te maken is dus een krediet nodig van € 690.000,-. De dekking kan plaats vinden zoals aangegeven. Ter toelichting daarbij het volgende:

(1): Dit bedrag betreft de meerkosten van de reconstructie van het kruispunt Rotterdamseweg–A38-Rijnsingel die het waterschap moet maken ten gevolge van de extra opstelruimte voor het kruispunt op de Rijnsingel. Deze meerkosten komen voor rekening van de gemeente Ridderkerk. De reconstructie van het kruispunt Rotterdamseweg–A38-Rijnsingel zelf wordt volledig uitgevoerd door en voor rekening van het waterschap, zonder bijdrage van de gemeente Ridderkerk en zonder subsidie van de stadsregio. Ondanks meerdere pogingen bleek het niet mogelijk om subsidie voor deze reconstructie te krijgen.

(2): De reconstructie van het kruispunt Rijnsingel-Kievitsweg is wel subsidiabel. Dit deel van het project is opgenomen in het Regionaal Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RIVV 2014). Zekerheid over de verkrijging van de subsidie zal er zijn zodra door de stadsregio een definitieve beschikking wordt afgegeven. Deze beschikking wordt in het najaar 2013 verwacht. De hoogte van de subsidie is minimaal € 150.000,- en maximaal € 208.000,-. Voornamelijk wordt uitgegaan van € 200.000,-. Dit houdt dus in dat met die aannahme enig risico wordt ingecalculeerd.

(3): De reconstructie van het kruispunt Rijnsingel-Kievitsweg is de eerste fase van de uitvoering van het project Fietshighway Kievitsweg. Dit gehele project is opgenomen in de begroting voor een bedrag van € 250.000,-. Van dat budget wordt nu € 100.000,- aangewend als dekkingsmiddel voor de reconstructie van het kruispunt Rijnsingel-Kievitsweg. Het restantbudget, € 150.000,-, blijft gereserveerd voor aanpassingen op de Kievitsweg zelf, de tweede fase.

(4) Uit de Algemene Reserves wordt als dekkingsmiddel voor dit project € 300.000,- onttrokken. Deze onttrekking kan worden gecompenseerd doordat de voorziening van de AVR, ter grootte van een bedrag van € 1.800.000,-, vrijvalt.

(5) Vanaf 2014 kan worden gerekend op extra structurele inkomsten uit reclame in de openbare ruimte. De kapitaallasten van het tekort van € 90.000,- kunnen hieruit worden gedekt. Deze extra inkomsten waren namelijk nog niet in de begroting verwerkt. De kapitaallasten van € 90.000,- zijn € 8.400,-. De extra structurele inkomsten zijn € 8.700,-, waardoor de vermelde kapitaallasten gedekt zijn.

6. Bijlagen

1. Onderzoeksresultaten eventuele aanleg rotonde
2. Onderzoeksresultaten kruispuntreconstructies
3. Bestaande situatie
4. Oorspronkelijk ontwerp:
ontwerpschets met omlegging Kievitsweg westzijde en oostzijde
5. Ontwerp variant 1:
ontwerpschets met uitsluitend omlegging Kievitsweg oostzijde
6. Ontwerp variant 2:
ontwerpschets met uitbreiding opstelcapaciteit Rijnsingel
7. Overzicht vragen bewoners en reactie gemeente

Het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,
de secretaris, de burgemeester,

dhr. H.W.J. Klaucke

mw. A. Attema

Behandeld in de commissie Samen wonen d.d. 14 november 2013

Behandeld in de raad d.d. 28 november 2013

h.v.d.berge@ridderkerk.nl/460/O

Bijlage 1.a: Resultaten “quick scan” eventuele aanleg rotonde op de kruising Rotterdamseweg – A38 - Rijnsingel:

Op 4 oktober 2012 heeft u ons gevraagd om te onderzoeken of op het kruispunt Rotterdamseweg-Rijnsingel een rotonde kan worden aangelegd. Aanleiding daartoe was het bezwaar van belanghebbenden aan de Parallelweg en de Kruisweg. De vraag is geregistreerd als raadstoezegging 129.

Met het Waterschap Hollandse Delta - als beheerder van het kruispunt Rotterdamseweg – A38 – Rijnsingel – is deze vraag besproken. Samen met het waterschap is een onderzoek uitgevoerd. Onderstaand is het resultaat weergegeven.

In 2009 is in opdracht van het waterschap en de gemeente Ridderkerk een verkeersstudie uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling op de kruising. Uit dit rapport, mede gebaseerd op verkeersintensiteiten uit 2008, is geconcludeerd dat met diverse maatregelen de verkeersafwikkeling de komende jaren kan worden verbeterd. De in dit rapport gehanteerde verkeersintensiteiten zijn geactualiseerd naar 2013, om op basis daarvan de rotondevarianten door te kunnen rekenen.

Niet met verkeersregelininstallatie (VRI) geregelde rotonde

Met deze intensiteiten is een rotondeontwerp doorgerekend. In totaal zijn 9 rotondevormen met varianten daarop onderzocht, variërend van een enkelstrooksrotonde tot een meerstrooks turborotonde. Uitgangspunt daarbij is dat de rotonde globaal moet kunnen worden ingepast binnen de contouren van de huidige kruising.

Alle rotondevormen zijn doorgerekend. Daaruit valt op te maken dat geen enkele rotonde het verkeersaanbod kan verwerken. Om die reden blijkt het niet mogelijk niet met VRI geregelde rotonde te realiseren.

Daarnaast moet worden vermeld dat bij een dergelijke rotondevorm geen sprake kan zijn (qua doorstroming maar vooral qua verkeersveiligheid) van gelijkvloerse paralleloversteken. Dit betekent dat iedere kruising voor (brom)fietsers maar ook overig (landbouw)verkeer ongelijkvloers moet plaatsvinden. Het zal duidelijk zijn dat zowel de aanleg van tunnels als bruggen een kostbare oplossing is.

Een ander groot nadeel is dat er geen sprake kan zijn van exclusieve businfrastructuur. Daarmee wordt afbreuk gedaan aan de busbanen op de Rotterdamseweg. Daarnaast staan de bussen vanuit alle richtingen voor en op de rotonde tussen het overige verkeer en kan er, zoals nu, geen prioriteit worden gegeven.

Met VRI geregelde (turbo)rotonde

Theoretisch is het mogelijk om een rotonde aan te leggen die wel voldoende capaciteit biedt om het autoverkeer af te wikkelen. Hierbij moet worden gedacht aan een turboverkeersplein met op elke aansluiting een regelininstallatie. Om een indruk te krijgen van uitvoering en omvang kan hierbij - ter vergelijking - het turboverkeersplein worden genoemd, zoals dat in het stedenbouwkundig plan van het aan te leggen bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard staat opgenomen.

Deze oplossing heeft op de locatie in Bolnes echter wel wat consequenties. De oplossing vraagt bij voorbeeld om een fors groter ruimtebeslag dan de huidige kruising. Hierbij moet (indicatief) worden gedacht aan een factor 5.

Het gevolg daarvan is in hoofdzaak:

- volledig slopen huidige kruising met installaties;
- Rijnsingel: slopen en vergroot herbouwen van de verkeersbrug over de watergang, reconstructie fors wegvak;
- reconstructie deel Rotterdamseweg (meer en langere rijstroken, uitgebreidere bewegwijzering;
- plaatsen van grotere (en dus duurdere) verkeersregelinstallatie.

Het zal duidelijk zijn dat, zonder een bedrag te noemen, deze oplossing vele malen duurder uitpakt dan het aanpassen van de huidige kruising (conform de intentie van het waterschap en gemeente Ridderkerk volgens het voorliggend voorstel en dat daarmee de begroting zeer zwaar zou worden belast. Tevens zou een forse kapitaalvernietiging ontstaan door de volledige sloop van de huidige kruising. Niet uit te sluiten is dat onroerend goed dient te worden verworven.

Het –zowel fysiek als in de regeling- inbouwen van een exclusieve businfrastructuur is theoretisch mogelijk, maar verhoogt de kosten aanzienlijk en verlaagt de capaciteit van de regeling voor het overige verkeer. Dit gaat dus ten koste van de kwaliteit van de verkeerafwikkeling op de Rotterdamseweg, de A38 en de Rijnsingel. Om die reden is dat niet gewenst. Daarmee ontstaan weer de nadelen die ook eerder genoemd zijn bij de niet geregelde rotondeoplossing.

Overstekend langzaam- en overig (landbouw)verkeer kan theoretisch gelijkvloers worden afgewikkeld in de verkeersregeling. Het op die wijze afwikkelen van die verkeersstroom verlaagt echter wel de capaciteit van de rotonde. Daarnaast is de verkeersveiligheid voor het overstekend langzaam verkeer slecht, vergelijkbaar met de paralleloversteken in de huidige situatie. Ter vergelijking: het uitgangspunt bij het verkeersplein Nieuw Reijerwaard is het –om die reden- ongelijkvloers afwikkelen van het langzaam verkeer. Ook in Bolnes zullen, bij dit type rotonde, dus hoge kosten ontstaan voor (fiets)tunnels e.d.

Conclusie

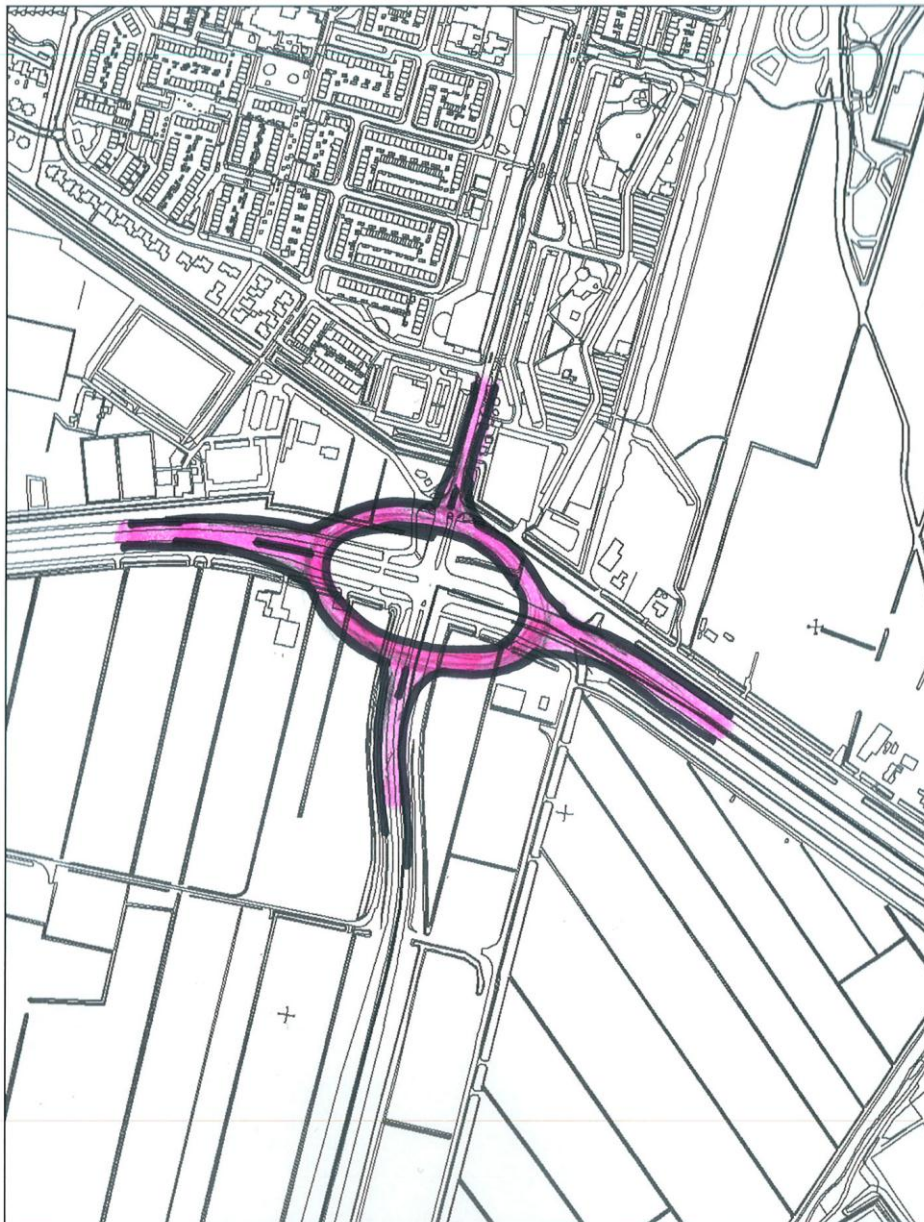
U heeft om onderzoek naar een rotondeoplossing gevraagd, vanuit de gedachte dat dit een geschikte oplossing zou kunnen zijn en dat omliggende percelen relatief eenvoudig te ontsluiten zouden zijn. Geconcludeerd moet worden dat dit niet het geval is. Er moet van worden uitgegaan dat een rotonde uitsluitend met een verkeersregeling mogelijk is, in combinatie met meerdere ongelijkvloerse oplossingen voor langzaam verkeer en voor omliggende ontsluitingen. Deze oplossing vraagt veel ruimte en is zeer kostbaar. Wij stellen u voor geen verder onderzoek te doen naar een rotondeoplossing op deze kruising.

Om een indruk te krijgen van het ruimtebeslag van een met VRI geregelde rotonde is op bijlage 1.b. e.e.a. schetsmatig aangegeven.

**Bijlage 1.b. Schets rotonde op kruising Rotterdamseweg – A38 -
Rijnsingel**

Titel

Sub Titel



Bijlage 2: onderzoeksresultaten kruispuntreconstructie

1. Varianten

Oorspronkelijk ontwerp

Het onderzoek naar veiligheidsmaatregelen op het kruispunt Rijnsingel-Kievitsweg is aanvankelijk gebaseerd geweest op een ontwerp zoals weergegeven op bijlage 3. Uitgangspunt daarbij is dat het huidige kruispunt Rijnsingel-Kievitsweg wordt opgeheven en verplaatst wordt in noordelijke richting. Daarmee zou voor de fietser die via de Kievitsweg de Rijnsingel wil oversteken, een veiliger oversteeklocatie kunnen worden aangeboden ter hoogte van de Leklaan. Tevens zou daardoor de opstelcapaciteit voor het kruispunt Rotterdamseweg-Rijnsingel aanmerkelijk kunnen worden vergroot. Daartoe zouden in grote lijnen de volgende maatregelen moeten worden genomen:

- a. de Kievitsweg oostelijk van de Rijnsingel wordt omgelegd en aangesloten op de Rijnsingel/Spuistraat, dicht bij de Rijnsingel (max. 30 km/uur). Beoogd effect: De fietsoversteek komt op een veiliger locatie uit, ter hoogte van de Leklaan.
- b. westelijk van de Rijnsingel wordt de Leklaan met een verbindingsweg (max. 30 km/uur) verbonden met de Kievitsweg aan de westzijde van de woonflat aan de Reggestraat. Beoogd effect: het fietsverkeer van en naar de wijk Bolnes kan gebruik maken van een kortere en veiliger oversteek op de Rijnsingel ter hoogte van de Leklaan;
- c. de vrijkomende ruimte op de Rijnsingel komt beschikbaar voor opstelruimte voor het kruispunt Rotterdamseweg A38-Rijnsingel. Beoogd effect: hierdoor verbetert de verkeersafwikkeling op de Rijnsingel in zuidelijke richting;
- d. voor de regionale fietser wordt een oversteek gemaakt over de Rijnsingel, nabij de Rotterdamseweg. Deze fietsoversteek wordt meegenomen in de verkeersregeling van de verkeersregelinstallatie van het kruispunt Rotterdamseweg-A38-Rijnsingel. Beoogd effect: de regionale fietser wordt op een zo veilig en snel mogelijke manier over het kruispunt geleid. (zie ook 2.e.)

Met de genoemde beoogde effecten worden de belangrijkste doelen gehaald: meer veiligheid voor de overstekende fietser en meer doorstroming van het autoverkeer op de Rijnsingel.

Voor maatregel 1.b. bleek echter geen draagvlak bij betrokken bewoners in de omgeving Reggestraat en Leklaan. Het bezwaar richt zich met name tegen de te verwachten overlast door verkeer dicht langs de woningen. Betrokkenen stemden massaal en unaniem tegen. Ook van de zijde van de Rijnsingel / Spuistraat kwamen bezwaren, maar beduidend minder.

Bijgesteld ontwerp (variant 1)

Vanwege de geuite bezwaren is overgestapt naar een alternatieve oplossing, zie bijlage 4. Daarbij vervalt maatregel 1.b.. Aan de oostzijde van de Rijnsingel wordt vastgehouden aan het oorspronkelijk ontwerp. Dit heeft de volgende consequenties:

- Voordeel: . minder verkeersoverlast bewoners omgeving Reggestraat en Leklaan;
. veiliger fietsoversteek ter hoogte van Leklaan blijft mogelijk;
- Nadeel: . capaciteitstoename van de opstelstroken op de Rijnsingel voor het kruispunt met de Rotterdamseweg wordt beperkt.

Optioneel ontwerp met uitbreiding opstelcapaciteit Rijnsingel (variant 2)

De doorstroming van het verkeer op de Rijnsingel is afhankelijk van het effect van de kruispuntreconstructies Rotterdamseweg-A38-Rijnsingel, de nieuwe verkeersregelininstallatie op dat kruispunt en de capaciteitsvergroting van de opstelruimte op de Rijnsingel zelf. Mocht blijken dat ondanks alle inspanningen de doorstroming niet voldoende verbetert, dan kan worden overwogen om op de Rijnsingel de opstelcapaciteit extra te vergroten conform variant 2. Dit kan worden bereikt door de brug over de watergang te verbreden. Door die verbreding komt ruimte vrij voor extra opstelruimte. Op bijlage 5 is deze optie weergegeven.

Wordt direct voor deze oplossing gekozen, dan kost dit € 170.000,- meer dan variant 1. Wordt variant 1 gerealiseerd en er wordt later alsnog voor variant 2 gekozen, dan kost dit ca. € 250.000,- extra.

Dit voorstel gaat uit van de uitvoering van variant 1. Tijdens een periode van een jaar na uitvoering van variant 1 kan worden gevolgd (monitoren) wat het effect is. Het resultaat daarvan zal ik u t.z.t. rapporteren. Op basis van de uitslag kan eventueel worden besloten alsnog de capaciteitsuitbreiding aan te leggen conform variant 2. Hierdoor is dan, naar verwachting, een (aanvullend) krediet nodig van ca. € 250.000,-.

Tevens onderzochte aspecten:

1. Openbaar vervoer

In dit projectvoorstel kan de lijnbus tussen Slikkerveer, via de Kievitsweg (halte Donckselaan), naar de Rijnsingel blijven rijden. Hierdoor blijft de kwaliteit van het busvervoer intact.

2. Brandweer

Belangrijk aspect in dit projectvoorstel is dat de aanrijroute voor de brandweer naar Bolnes, via Sportlaan en Kievitsweg, zonder extra belemmeringen intact blijft. De alternatieve route via Populierenlaan en Rotterdamseweg kost meer tijd en is daardoor onacceptabel.

3. Inpassen eventuele fietstunnel onder de Rotterdamseweg

Ten oosten van het kruispunt Rotterdamseweg - A38 - Rijnsingel is het, in het kader van de Gebiedsvisie Deltapoort 2025, gewenst een fietstunnel te realiseren onder de Rotterdamseweg. De financieringsmogelijkheden hiervan zijn momenteel nog niet helder. De fietstunnel blijft, op basis van het voorliggend ontwerp, ontwerptechnisch inpasbaar maar blijft in dit voorstel, net als in het eerdere voorstel in september 2012, als project vooralsnog buiten beschouwing.

4. Kosten

Voor dit project zijn zogenaamde SSK-ramingen gemaakt. Dit type raming geeft inzicht in alle projectonderdelen, is landelijk genormeerd en kan worden ingezet voor de subsidieaanvraag bij de stadsregio. In de paragraaf Financiën staat het resultaat vermeld.

5. Akoestische gevolgen

Omdat de om te leggen Kievitsweg op kortere afstand komt te liggen van de flats aan de Spuistraat is, hoewel wettelijk niet verplicht, een berekening gemaakt van de akoestische gevolgen. Jurisprudentie geeft namelijk aan dat het verstandig is om dat onderzoek toch te laten uitvoeren. De berekeningen wijzen uit dat de omlegging van de Kievitsweg voor bewoners geen waarneembare gevolgen heeft.

6. Flora- en fauna

Onderzoek heeft uitgewezen dat er in dit kader geen belemmeringen zijn om het project uit te voeren.

7. Archeologie

Het project speelt zich grotendeels af in een gebied dat, gezien de donk die er ooit lag, archeologisch interessant is. Dit is ook gebleken uit eerdere archeologische vondsten.

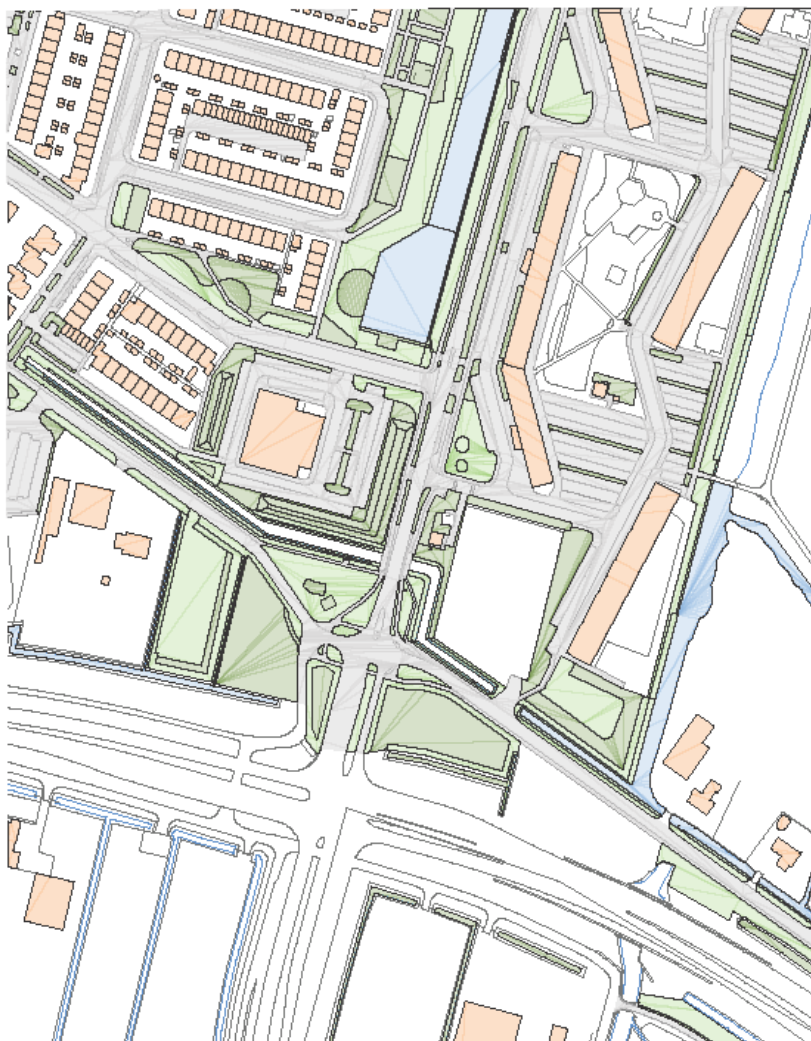
Veel grond is, door aanleg van verhardingen, oliewinning en inrichting buitenruimte, in de historie één of meerdere malen geroerd. Uitsluitend een deel van het te maken fietspad aan de oostzijde van de Rijnsingel behoeft extra aandacht. Dit houdt concreet in dat tijdens de uitvoering (graafwerkzaamheden t.b.v. maken fundering c.a.) wordt nagegaan of er archeologisch interessante resten zijn. Afhankelijk van die vondsten wordt naar bevinding gehandeld, e.e.a. in overleg met Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR).

8. Bestemmingsplan

Het huidige bestemmingsplan houdt geen rekening met de voorliggende plannen.

Er is onderzocht of het zinvol is om de ontwikkeling van het kruispunt alsnog op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan Bolnes. Dit leverde echter vertraging op van het bestemmingsplan Bolnes en leverde geen echte tijdwinst op in de procedure voor dit project. Daarom is er eerder voor gekozen om het bestemmingsplan Bolnes conform planning vast te stellen en voor de reconstructie van het kruispunt een aparte procedure te doorlopen. De wijzigingen ten gevolge van dit project worden najaar 2013 als postzegel-bestemmingsplan in procedure gebracht.

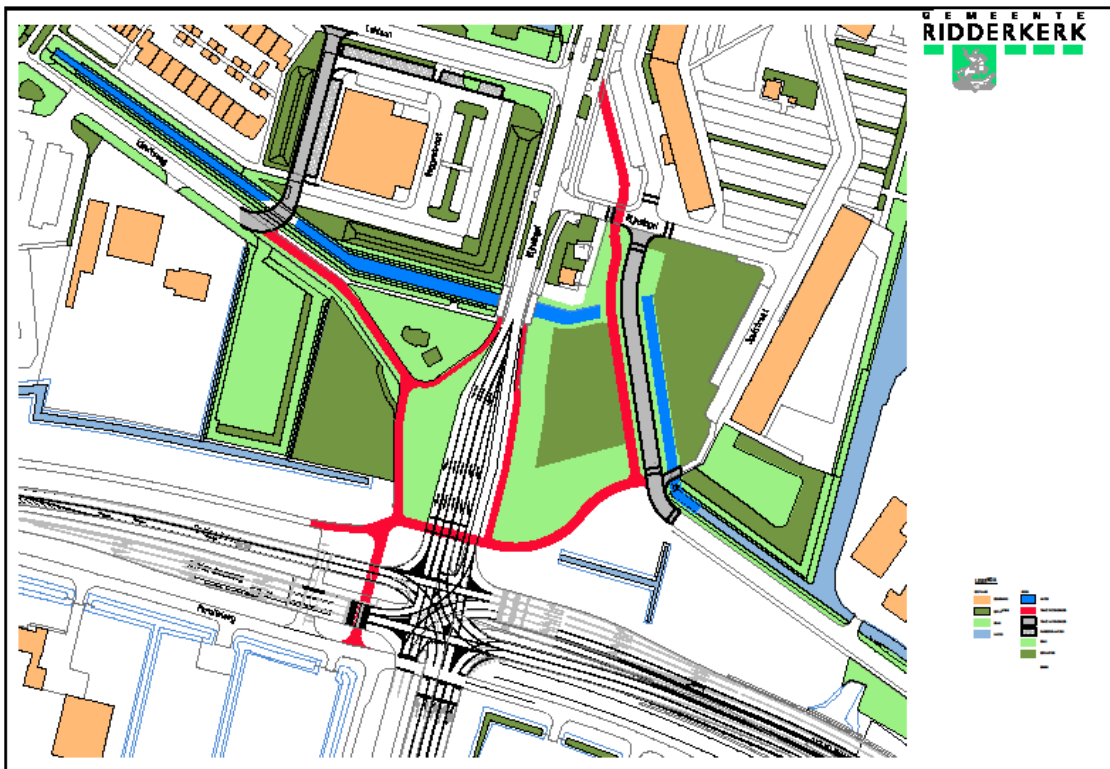
Bijlage 3
Bestaande situatie



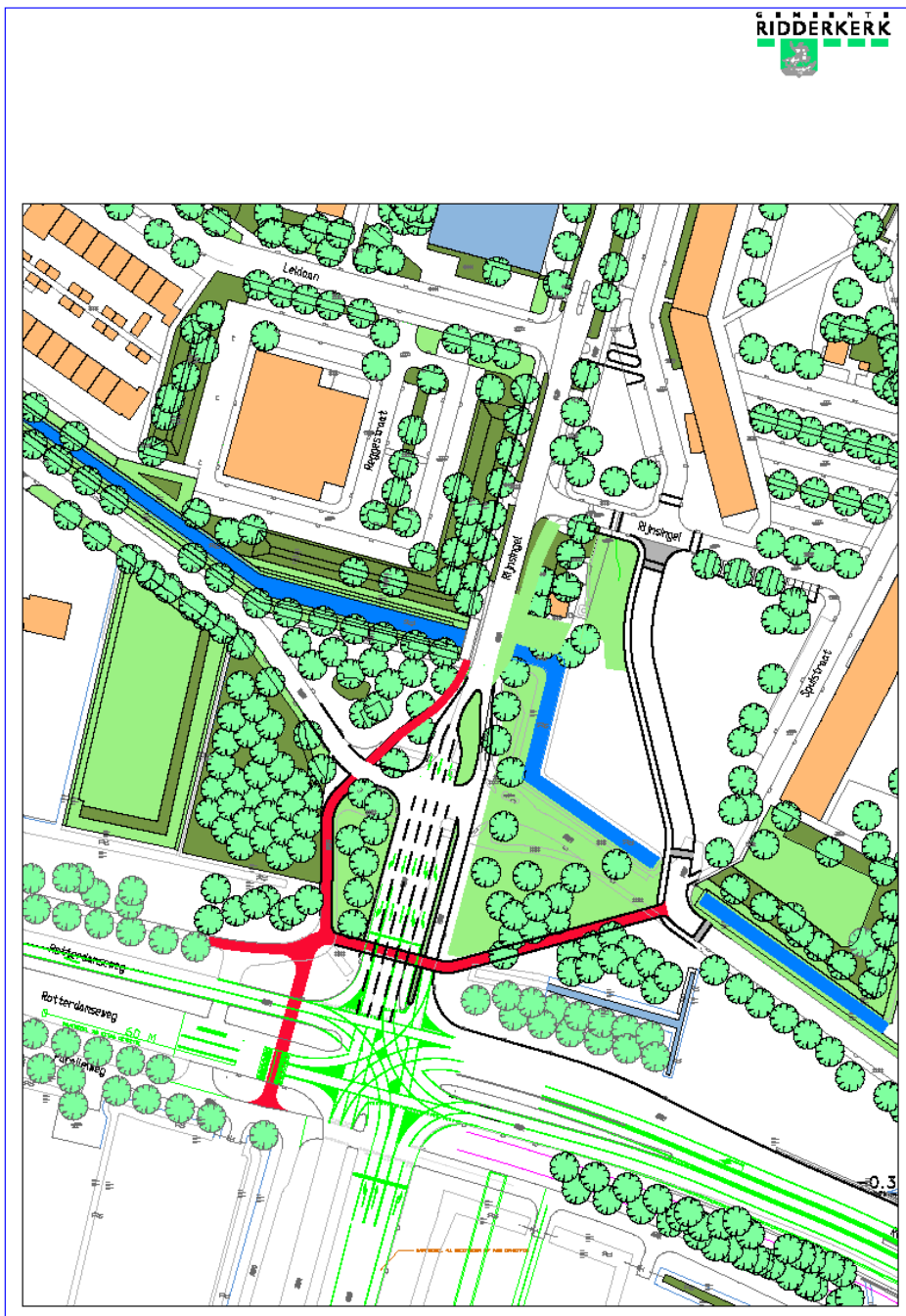
Bijlage 4

Oorspronkelijk ontwerp

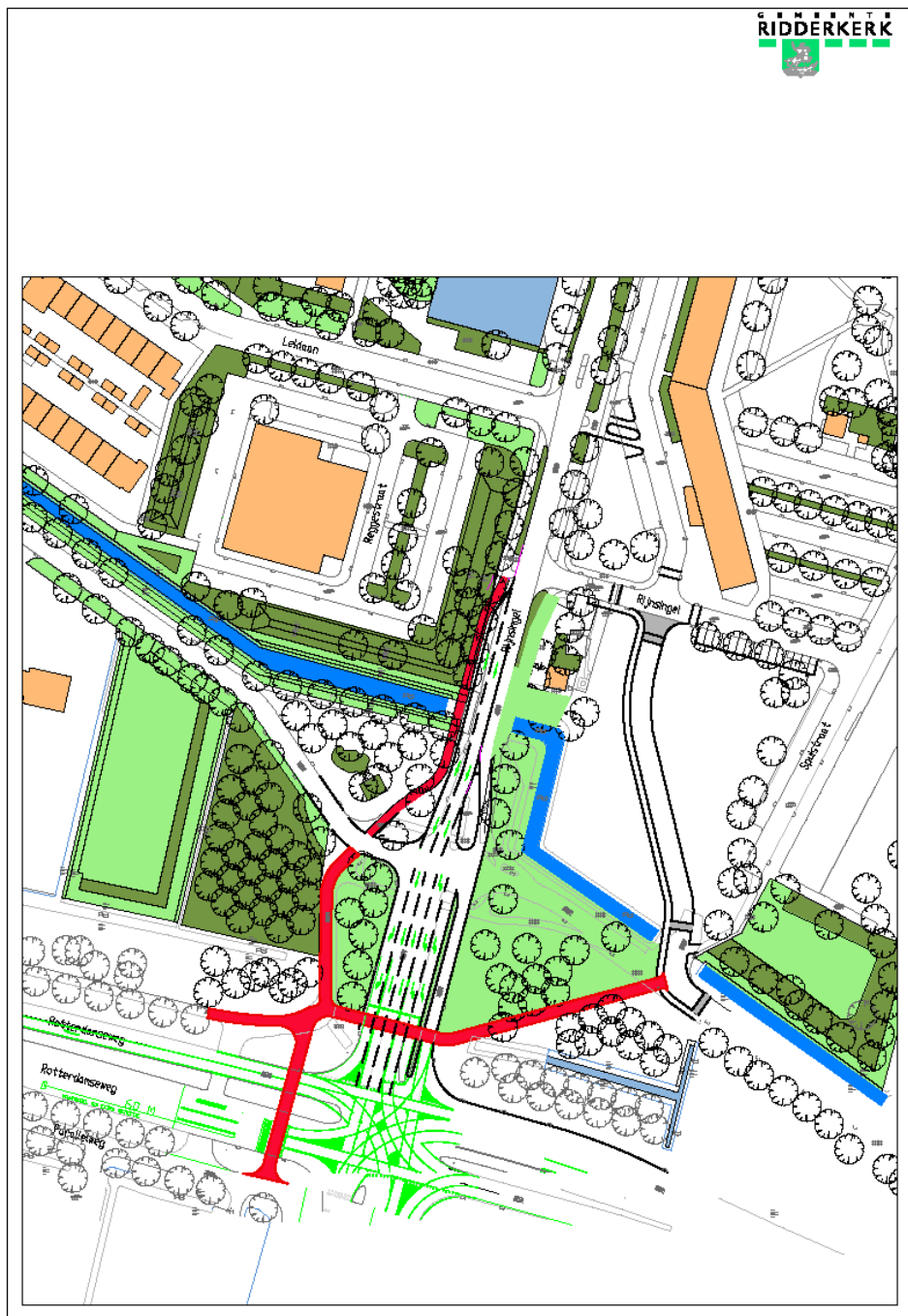
Ontwerpschets met omlegging Kievitsweg westzijde en oostzijde



Bijlage 5
Variant 1
Ontwerpschets met uitsluitend omlegging Kievitsweg oostzijde



Bijlage 6
Variante 2
Ontwerpschets met uitbreiding opstelcapaciteit Rijnsingel



Bijlage 7

Resultaat participatie

Overzicht vragen bewoners en reactie gemeente