

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



Onderwerp	Start Verkenningfase verkeersmaatregelen Klappolder
Portefeuillehouder	Simon Fortuyn
Registratienummer	BR2400104
Datum raad	19/12/2024

Gevraagde beslissing:

1. De resultaten van het onderzoeksrapport (T24.03557) en de verdiepingsslag (T24.07867) van het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek Klappolder vast te stellen als vertrekpunt voor de verkenningfase.
2. De onderstaande maatregelen a, b, c en d vast te stellen, deze prioriteit te geven en in samenwerking met de relevante stakeholders verder uit te werken in de verkenningfase:

Infrastructurele maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein:

- a) Herinrichten van het entreegebied van het bedrijventerrein, conform variant 3 'centraal kruispunt' van het onderzoeksrapport, inclusief het voorbereiden van grondtransacties met private grondeigenaren.

Infrastructurele maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rondom het bedrijventerrein:

- b) Verlagen van de maximumsnelheid en daarvoor het bedrijventerrein binnen de bebouwde kom leggen.
- c) Standaardiseren van de weginrichting en kruispuntvormen.
- d) Aanbrengen van diverse -op en rondom het bedrijventerrein ontbrekende en aanvullende- fiets-, voetgangers- en autovoorzieningen.

3. De onderstaande maatregelen e, f, g, h vast te stellen en in samenwerking met de relevante stakeholders verder uit te werken in de verkenningfase:

Infrastructurele maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein:

- e) Eén of twee fietsdoorsteken aan de noordoost en/of oostzijde van het bedrijventerrein richting de fietspaden in het recreatiegebied de Rottemeren.

Beleidsmaatregelen ter bevordering van de mobiliteitstransitie:

- f) Stimuleren van gebruikmaking en exploitatie van deelvervoer.
- g) Stimuleren van werkgeversaanpak gericht op meer OV- & fietsgebruik en spreiding van reistijd.
- h) Benutten van de mogelijkheden van Smart logistics.

4. De haalbaarheid van meerdere varianten voor de extra openbare aansluiting van het bedrijventerrein Klappolder op het bestaande T-kruispunt N209 / Laan van Mathenesse te onderzoeken en hiervoor de initiatieffase voort te zetten.
5. Voor de verkenningfase & initiatieffase (extra kruising N209) een incidenteel budget van € 240.000,- beschikbaar te stellen en dit te dekken door een onttrekking uit de algemene reserve.

0. Samenvatting

Het bedrijventerrein Klappolder in Lansingerland is gelegen nabij de A12 en N209. De gebruikers van het terrein ervaren toenemende verkeersdruk. Het bedrijventerrein heeft een verouderde infrastructuur. De locatie van het bedrijventerrein is enerzijds aantrekkelijk, vanwege de ligging en de nabijheid van grote infrastructuur (N209 en A12), maar zorgt anderzijds voor grote uitdagingen. Op het bedrijventerrein

spelen meerdere ontwikkelingen tegelijkertijd die het noodzakelijk maken om de infrastructuur op het bedrijventerrein verbeteren. Aanvullend hieraan speelt het gebrek aan goede fietsvoorzieningen en een goede bereikbaarheid via openbaar vervoer, een belangrijke rol in het verhinderen van de gewenste mobiliteitstransitie voor werknemers in de Klappolder.

De start van de Verkenningfase richt zich voor Klappolder op een toekomstbestendige inrichting van het bedrijventerrein, met als doelen het verbeteren van de verkeersveiligheid, het bevorderen van duurzame mobiliteit en het vergroten van de bereikbaarheid t.b.v. een beter vestigingsklimaat en het creëren van verdere ontwikkelmogelijkheden.

Vier kernmaatregelen worden met prioriteit uitgewerkt, zoals herinrichting van het entreegebied en snelheidsverlaging. Daarnaast worden aanvullende maatregelen uitgewerkt om langzaam verkeer en duurzame vervoersopties te stimuleren. Deze maatregelen zijn gebaseerd op het Multimodaal Verkeerskundig Onderzoek naar de Klappolder. Daarbij is geen onderscheid gemaakt naar grondeigenaren, waardoor het maatregelenpakket deels bestaat uit maatregelen die niet op het grondgebied van de gemeente liggen, waardoor grondeigenaren dus verzocht zal worden deze uit te voeren. In de verkenningfase wordt samengewerkt met de provincie Zuid-Holland en eigenaren van het bedrijventerrein om tot gedragen uitwerkingen, een kosten- en opbrengstenraming voor de uitwerkingen en een dekkingsvoorstel te komen. Ook gereserveerde onderhoudsbudgetten worden betrokken bij het dekkingsvoorstel.

In het kort gaat het om de volgende maatregelen:

Maatregel	Doel	Verwacht Effect
Herinrichting entreegebied	Verbetering van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en vestigingsklimaat	Groot
Extra aansluiting Klappolder op N209 ter hoogte van Laan van Mathenesse	Betere bereikbaarheid bedrijven-terrein, vergroten economisch vestigingsklimaat en robuust wegennet (2 openbare ontsluitingen)	Groot
Verlagen van de maximumsnelheid	Bevordering verkeersveiligheid voor met langzaam verkeer	Groot
Standaardiseren van kruispuntvormen	Uniformiteit en verhoogde verkeersveiligheid	Middel
Aanbrengen fiets- en voetgangersvoorzieningen	Toegankelijkheid en duurzaamheid langzaam verkeer	Middel
Fietsverbindingen aan noordoost-/oostzijde	Betere fietsbereikbaarheid van het bedrijventerrein	Beperkt
Stimuleren van deelvervoer	Vermindering verkeersdruk en bevordering mobiliteitstransitie	Beperkt
Smart logistics	Efficiënter en duurzamer gebruik van infrastructuur	Beperkt

Vanuit de doelstellingen van het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek Klappolder zijn de volgende maatregelen geadviseerd door RHDHV om de infrastructuur in Klappolder toekomstbestendig te maken:

Toekomstbestendig maken van het bedrijventerrein

- Verschillende bedrijven zijn momenteel in ontwikkeling en opschaling, leidend tot een toename van logistieke en woon-werk verkeersstromen.
- Er zijn nog aanzienlijke ruimtelijke (planologische) groei en ontwikkelingsmogelijkheden met verkeerstoename tot gevolg.
- De herontwikkeling van het Chrysantenweggebied ligt op (middel)lange termijn in het verschiet, met eveneens een grote toename van logistieke en woon-werk verkeersstromen.

De beoogde maatregelen om verder uit te werken zijn daarmee:

- Het herinrichten van het entreegebied van de Klappolder (beslispunt 2a).
- Het realiseren van een tweede ontsluiting vanuit de Klappolder op de N209 (beslispunt 4).

Verkeersveiligheid en bereikbaarheid langzaam verkeer

- Er is momenteel sprake van onveilige situatie voor fietsers en voetgangers, gegeven het ontbreken van voldoende fiets- en voetpaden.
- het OV is momenteel minimaal en op een niet verkeersveilige wijze bereikbaar, gegeven de lange afstand naar de OV-halte en het ontbreken van voldoende fiets- en voetpaden.
- De afstand die fietsers af moeten leggen, tussen het zware vrachtverkeer in, vanaf de omliggende fietspaden tot de bestemming in de Klappolder is lang (tot 1 km), gegeven het beperkte aantal punten waar fietsers het bedrijventerrein in kunnen rijden.

De uit te werken maatregelen zijn daarmee:

- Het verlagen van de maximumsnelheid in de Klappolder (Beslispunt 2b).
- Het aanbrengen van ontbrekende en aanvullende voorzieningen voor langzaam verkeer en autoverkeer (Beslispunt 2d)
- Het realiseren van één of twee fietsverbindingen/doorsteken aan de (noord)oostzijde van de Klappolder (Beslispunt 3e) van het bedrijventerrein naar de omliggende fietsstructuur van Bleiswijk.

Verkeersveiligheid en bereikbaarheid gemotoriseerd (vracht)verkeer

- De thans verouderde de wegen en kruisingen in de Klappolder vergroten de kans op gevaarlijke situaties, gegeven de niet-uniforme inrichting en vormgeving ervan.

De uit te werken maatregel is daarmee:

- Het standaardiseren van de weginrichting en kruispuntvormen (beslispunt 2c).

Doorstroming/verkeersafwikkeling

- 'First en last mile'-voorzieningen zijn niet of nauwelijks aanwezig.
- Een stimulans om het woon-werkverkeer naar buiten de spitsperioden te sturen, zijn mogelijk niet overal benut.
- Logistieke processen over de gehele keten kunnen mogelijk nog efficiënter ingericht en/of worden verduurzaamd.

De uit te werken maatregelen zijn daarmee:

- Het stimuleren van deelvervoer in de Klappolder (beslispunt 3f).
- Het stimuleren van werkgeversaanpak (beslispunt 3g).
- Het stimuleren van Smart logistics (beslispunt 3h).

N.B. Weliswaar in de Klappolder gelegen, maar niet opgenomen in de beslispunten, is de maatregel om de Hoefweg-zuid te 'knippen'. Deze maatregel is opgenomen in het raadsvoorstel N209 (BR2400099), van waaruit het advies komt de 'knips' op alle parallelwegen nader te onderzoeken en vorm te geven.

Effectbeoordeling geadviseerde maatregelen

De maatregelen zijn beoordeeld op hun effecten.

De volgende beschouwing hierop heeft RHDHV in de eindrapportage gegeven:

- Variant 3 'centraal kruispunt' is de meest verkeersveilige, met name voor fietsers, en is de meest gebruiksvriendelijke voor vrachtwagenchauffeurs van de drie gepresenteerde conceptuele varianten in het onderzoek. Daarnaast verbetert deze variant een adequate verkeersafwikkeling aanzienlijk, bij een zo klein mogelijk ruimtebeslag en vergt deze de kleinste investering.
- Het realiseren van één of twee fietsdoorsteken aan de noordoost/oostzijde van het bedrijventerrein in de Klappolder reduceert de met de fiets af te leggen afstand naar werkgevers op het bedrijventerrein, naar gemiddeld 500 m. De fietsonveiligheid neemt hierdoor af.
- Het verlagen van de maximum toegestane snelheid zorgt voor een grotere verkeersveiligheid, doordat eventuele conflicten bij lagere snelheden plaatsvinden, zonder dat dit leidt tot een noemenswaardige vertraging voor het snelverkeer. Het op een veilige manier afdwingen en handhaven van de maximum-snelheid verdient wel aandacht.
- De weginrichting en kruispuntvormen zijn grotendeels nog afkomstig uit de tijd van aanleg van bedrijventerrein Klappolder. De verouderde en niet uniforme inrichting en vormgeving ervan vergroten de kans op gevaarlijke situaties. Het standaardiseren van weginrichting en kruispuntvormen draagt bij aan een verbetering voor de verkeersveiligheid voor alle modaliteiten.
- In aanvulling op de vorige constatering; het ontbreekt aan voldoende veilige voorzieningen voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Het aanbrengen van onder meer trottoirs, fietsstroken, fietspaden en aanvullende (auto)verbindingen zijn nodig om de infrastructuur in de Klappolder veilig, toekomstbestendig en leefbaar te maken.
- Het stimuleren en faciliteren van OV- en fietsgebruik, in combinatie met deelsvervoer en de spreiding van aankomst- en vertrektijden van werknemers naar perioden buiten de spits, levert een significante bijdrage aan de reductie van (gemotoriseerd) verkeer tijdens de spitsperiodes. Dit geldt met name in de (nabije) toekomst, wanneer door de (her)ontwikkelingen in de Klappolder grotere woon-werk verkeersstromen zich zullen manifesteren.
- Smart logistics kan zorgen voor een efficiënter en duurzamer gebruik van de infrastructuur op en rond Klappolder. Het vermindert de verkeersdruk, verbetert de doorstroming en draagt bij aan de verduurzaming van het logistieke verkeer, hetgeen positief is voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van het bedrijventerrein. Door gebruik te maken van route-optimalisatie en real-time verkeersinformatie kunnen vrachtwagens efficiëntere routes kiezen.
- De verkeersdoorstroming, die de verkeersmodellen laten zien, voor zowel de N209 als de in de Klappolder gelegen infrastructuur, wordt positief beïnvloed bij toepassing van een extra aansluiting op de N209. Met name wanneer het gebied rond de Chrysantenweg (her)ontwikkeld wordt, is de extra aansluiting benodigd om opstoppen in de Klappolder te voorkomen en het logistiek verkeer beter te spreiden. Ook betreft dit een tweede, volwaardige aansluiting van Klappolder, waardoor een calamiteitenweg niet meer noodzakelijk wordt geacht. Gebleken is echter, dat naast de verkeerskundige voordelen, ook forse nadelen kleven aan de ligging van de extra ontsluiting tegenover de Laan van Mathenesse. Een aparte variantenstudie met haalbaarheidsonderzoek is hier nodig alvorens met deze oplossingsrichting de verkenningfase in te kunnen gaan.

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



De niet-infrastructurele maatregelen hebben - los van elkaar - een klein, maar bij elkaar opgeteld een significant, positief effect op de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid. Daarbij kennen deze maatregelen weinig negatieve effecten. De implementatiekosten zijn veelal laag en ze kunnen binnen de reguliere beleidscyclus worden opgenomen.

Fasering, planning en 'overdracht' van maatregelen

Niet alle maatregelen moeten en kunnen direct gerealiseerd te worden. De ontwikkelingen in de Klappolder en de inherente toename in verkeer voltrekken zich ook in fasen. Verder is het zo dat sommige maatregelen op een kortere dan wel pas op langere termijn gerealiseerd kunnen worden. De oorzaak ligt hierin dat infrastructurele ingrepen gewoonlijk meer voorbereidings- en realisatietijd vergen dan beleidsmatige. Genoemde maatregelen, met uitzondering van de 'extra aansluiting op de N209 ter hoogte van de Laan van Mathenesse' zijn in het Multimodaal mobiliteitsonderzoek Klappolder voldoende onderbouwd om voort te zetten naar de verkenningsfase, waar deze in detail ontworpen en uitgewerkt zullen worden.

De oplossingsrichting voor een extra aansluiting op de N209, ter hoogte van de Laan van Mathenesse, heeft in zowel het hoofdonderzoek als de verdiepende studie geen eenduidig advies opgeleverd. De extra aansluiting biedt verschillende verkeerskundige en economische voordelen. Zo kan het de verkeersafwikkeling in Klappolder verbeteren en het vestigingsklimaat versterken. Ook vermindert het de vertraging op de N209. Tegelijkertijd brengt deze aansluiting hoge kosten met zich mee. Mogelijk moeten er één tot drie huizen worden verwijderd. Daarnaast kan de aansluiting een nadelig effect hebben op de fietsveiligheid. Daarom wordt voorgesteld om deze extra aansluiting nogmaals de initiatieffase te laten doorlopen. Daarbij worden verschillende varianten en alternatieven uitgewerkt en beoordeeld met meer nauwkeurigheid en zekerheid.

Daarnaast is de gemeente niet de enige aangewezen partij om alle maatregelen uit te voeren. Dit komt door de uitgestrekte private eigendomsverhoudingen in Klappolder. Naast de gemeente dragen ook de provincie en private grondeigenaren verantwoordelijkheid voor de uitvoering. De gemeente kan voor maatregelen op gronden van derden slechts een adviserende en faciliterende rol vervullen. De daadwerkelijke uitwerking en realisatie van deze maatregelen wordt overgelaten aan de betrokken grondeigenaren.

Korte termijnmaatregelen

Het herontwerp van het entreegebied (zie 'Lange termijnmaatregelen' hieronder) is een grootschalig infrastructuurproject met een verwachte doorlooptijd van nog enkele jaren. Om de huidige situatie, ten aanzien van de fietsveiligheid in dit voorterrein te verbeteren, zijn tijdelijke, korte termijnmaatregelen reeds in voorbereiding. Deze maatregelen vallen buiten de scope van dit raadsvoorstel. Het gaat hierbij onder andere over het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers ter hoogte van het verkeerslicht.

Lange termijnmaatregelen

Uit het onderzoek van RHDHV blijkt dat het entreegebied van Klappolder een herontwerp van de weg-infrastructuur nodig heeft om toekomstige verkeersstromen goed te kunnen verwerken. Op dit moment is alleen de Hoefweg, die parallel loopt aan de N209, in eigendom van de gemeente. In een intentie-overeenkomst tussen de gemeente en een private grondeigenaar, zijn afspraken gemaakt over de uitwerking en realisatie van de hoofdinfrastructuur in het entreegebied van het bedrijventerrein. Ook over het gebruik van publieke en private grond t.b.v. de doelstellen van onderhavig verkeersonderzoek, almede de ontwikkelmogelijkheden van de betreffende en achtergelegen gronden zijn intenties uitgesproken.

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



Zo zijn er transacties tussen de gemeente en de grondeigenaar over verscheidene percelen die nu nog verouderde infrastructuur bevatten beoogd, zodat een efficiënt ruimtegebruik ontstaat.

Het herontwerp van het entreegebied heeft als doel een toekomstbestendige en veilige bereikbaarheid te bieden voor zowel langzaam verkeer (fietzers en voetgangers) als snelverkeer (auto's en vrachtwagens). Dit ontwerp biedt ook kansen voor verbeterde OV-voorzieningen en deelmobiliteit. Door dit herontwerp in de verkenningsfase verder uit te werken, geeft de gemeente volledig gehoor aan het advies van RHDHV om de benodigde aanpassingen binnen haar eigendommen in Klappolder vorm te geven.

Maatregelen op gronden niet in beheer en/of eigendom van de gemeente

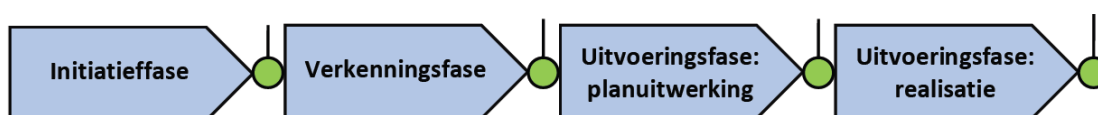
Deze uit te werken maatregelen betreffen:

- Het aanleggen van een of twee fietsverbindingen/doorsteken;
- Het aanbrengen van ontbrekende fiets-, voetgangers- en autovoorzieningen;
- Het stimuleren van deelvervoer;
- Het stimuleren van meer OV- en fietsgebruik en spreiding van reistijd;
- Het benutten van de mogelijkheden van smart logistics.

Bovenstaande maatregelen liggen, als geduid, niet binnen de regelmacht van de gemeente. Het verdere onderzoek naar, en de toepassing/realisatie van deze maatregelen zal geadviseerd worden aan de partij die betreffende gronden in beheer en eigendom heeft, en de verantwoordelijkheid daarvan draagt.

Projectfasering

Vanwege de nauwe samenwerking met provincie Zuid-Holland is ervoor gekozen om het proces van initiatief tot en met realisatie gelijk in te richten aan het PZI-proces (Programma Zuid Hollandse Infrastructuur, I24.17762) van de provincie. Deze spelregels moeten worden gevolgd, om bij de provincie financiële middelen gereserveerd te krijgen voor de maatregelen, die onder de verantwoordelijkheid van de provincie vallen. In hoofdlijnen ziet het proces er als volgt uit:



Bron: Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur - spelregels (sept. 2022)

Kosten Verkenningsfase

De kosten voor de verkenningsfase bedragen naar inschatting € 180.000. Deze te dekken uit de algemene reserve.

Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Materiële kosten	€ 120.000	(advies & ingenieursdiensten)
Personele kosten	€ 40.000	(doorbelasting uren + inhuur projectleider)
Communicatie / Participatie	€ 20.000	(participatiebegeleiding)
Totale kosten	€ 180.000	

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



Kosten Initiatieffase

De maatregel van een extra aansluiting van de Klappolder op de N209 ter hoogte van de Laan van Mathenesse wordt in de initiatieffase verder uitgediept door verschillende varianten met elkaar te vergelijken. De kosten voor deze verdieping bedragen naar inschatting € 60.000.

Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Materiële kosten	€ 50.000	(advies & ingenieursdiensten)
Personele kosten	€ 10.000	(doorbelasting uren + inhuur projectleider)

Totale kosten	€ 60.000	

1. Aanleiding/ context met tijdlijn

Lopende en te verwachten ontwikkelingen op het bedrijventerrein in de Klappolder in combinatie met thans verouderde en onveilige infrastructuur, hebben geleid tot uw besluit (BR2200124) van 23 februari 2023 om budget te stellen voor verkeerskundig onderzoek, inclusief de daarvoor benodigde personele kosten.

Het onderzoek was nodig om de eerder uitgevoerde kwalitatieve knelpunteninventarisatie kwantitatief te onderbouwen en om de knelpunten te kunnen prioriteren, zodat de meest urgente knelpunten aangepakt konden worden. Het onderzoek was daarnaast nodig om schetsontwerpen van mogelijke oplossings-richtingen voor prioritaire knelpunten te verkrijgen. Het onderzoek vormt een belangrijke verkeerskundige basis om de infrastructuur (bereikbaarheid en veiligheid) van de Klappolder weer toekomstbestendig te maken.

Deze, inmiddels uitgevoerde onderzoeken, te weten het Multimodaal mobiliteitsonderzoek Klappolder (T24.03557) en de verdiepingsslag (T24.07867), zijn opgeleverd. De eindrapportage is gepresenteerd tijdens de beeldvormende avond van 3 juli 2024.

Om tot een bruikbaar eindresultaat te komen, was het onderzoek een langduriger proces geworden dan vooraf gepland. Het onderzoek, dat een doorlooptijd van bijna een jaar besloeg, was gekenmerkt door vertragingen in de uitvoering van het onderzoek. Uiteindelijk is de rapportage, inclusief verdiepingsslag opgeleverd met een voorgesteld maatregelenpakket, dat kansrijk en haalbaar lijkt en bijdraagt aan de doelstellingen. Het is op dit moment van belang commitment bij de provincie te verkrijgen om - voor die maatregelen waarin we moeten samenwerken - deze samenwerking te vervolgen dan wel opnieuw op te zetten.

In de afgelopen jaren is met toenemende mate contact geweest met de verschillende VVE's en grondeigenaren in de Klappolder. In de gesprekken zijn inzichten over en weer gedeeld ten aanzien van de huidige situatie als de gewenste eindsituatie.

Het onderzoek heeft voornamelijk geresulteerd in een geadviseerd herontwerp van de infrastructuur op het voorterrein en raakt hiermee aan een aantal ontwikkelingen in de Klappolder.

- *ULC-A12 (herontwikkeling van The Greenery)*

De nieuw te ontwerpen infrastructuur op het voorterrein ligt op gronden van de ontwikkelaar. Naast het feit dat een grondruil afgesproken is, dient de nieuwe infrastructuur draagvlak te hebben bij de ontwikkelaar.

- *Herinrichting voorterrein*
Met de voorziene grondruil ontstaat exploitabel areaal. In een separaat traject wordt hiervoor een stedenbouwkundig plan opgesteld, waarbij de door de ontwikkelaar gewenste economische functies kunnen worden ingepast.
- *Arbeidsmigrantenhuisvesting Kafra*
Direct ten noorden van de kruising met de N209 is deze huisvesting voorzien. De verkeerskundige aansluiting is een gegeven voor de ontwerpopgave van de nieuwe infrastructuur en lijkt geen onoverkomelijke problemen op te leveren.
- *Calamiteitenweg*
Met de provincie en Kafra is een akkoord -onder voorbehoud- in de maak over de positie van de calamiteitenweg. Een extra ontsluiting van de Klappolder is in de toekomst zeer gewenst, vanuit verkeerskundig opzicht. Deze extra aansluiting, die nader onderzocht wordt, zou het realiseren van de calamiteitenweg overbodig maken.
- *Maatregelen Hoefweg-zuid*
Op de Hoefweg, ten zuiden van de kruising met de Chrysantenweg, worden in overleg met bewoners maatregelen getroffen, die dienen te voorkomen dat sluipverkeer -vaak met een te hoge snelheid- door de (smalle) straat blijft rijden.
- *Transformatie Chrysantenweg*
Het gebied ten noorden en zuiden van deze weg is -in bedrijfsmatig opzicht- grotendeels verouderd en ligt in het vizier van ontwikkelaars, die vernieuwing en schaalvergroting willen aanbrengen. Het initiatief van deze vernieuwing ligt bij marktpartijen.

2. Maatschappelijk effect

Het voorstel streeft naar een duurzaam en toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat voor Klappolder. Door de verbeterde bereikbaarheid en doorstroming kunnen bedrijven hun activiteiten efficiënter uitvoeren, wat leidt tot lagere operationele kosten en meer bedrijvigheid. De maatregelen dragen bij aan een betere bereikbaarheid en robuuster wegennet. Dit is gezien de economische waarde van het bedrijventerrein van groot belang. Door de infrastructuur te moderniseren en de mobiliteits-transitie te stimuleren, wordt Klappolder een aantrekkelijkere locatie voor investeerders en ondernemers, wat de economische ontwikkeling in de regio verder zal stimuleren. Ook verbetert de verkeersveiligheid op het bedrijventerrein. Dit alles vertegenwoordigt ook een zekere economische waarde en verbetert het vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt er met de herinrichting van het entreegebied meer ontwikkel-ruimte voor bedrijvigheid gerealiseerd en ontstaan er nieuwe ontwikkelmogelijkheden voor de Chrysantenweg, zonder dat dit ten koste gaat van een verslechterde leefbaarheid van de bewoners aan de Hoefweg (oostelijke parallelweg N209, tussen Bleiswijk en Klappolder). Het voorstel draagt bij aan de economische groei, woonkwaliteit en (duurzame) mobiliteit in Lansingerland.

3. Argumenten

1.1 Hiermee wordt de noodzaak om het bedrijventerrein Klappolder toekomstbestendig te maken bekrachtigd en wordt de noodzaak voor het nemen van maatregelen vastgelegd.

De interne wegenstructuur van Klappolder zorgt door toenemende drukte voor vertragingen, verkeers-onveilige situaties en slechtere leefbaarheid voor bewoners in het gebied. Zonder maatregelen zullen deze problemen toenemen door de verdere groei van logistieke activiteiten en de toename van werknemers. Daarnaast beperkt de huidige infrastructuur de (economische) ontwikkelmogelijkheden van het bedrijventerrein. De vaststelling van de resultaten is van belang om de oplossingsrichtingen voor verdere

verkenning (in de Verkenningfase) vast te leggen. Het bevestigt dat de verkeerskundige problemen en oplossingsrichtingen relevant genoeg zijn voor nader onderzoek en biedt een duidelijke basis voor vervolgstappen.

1.2 Dit zorgt voor duidelijkheid op basis waarvan andere ontwikkelingen op het bedrijventerrein ook vervolgd kunnen worden.

Op het bedrijventerrein Klappolder spelen meerdere ontwikkelingen die duidelijkheid vanuit de gemeente nodig hebben om ook met hun ontwikkeling verder te kunnen. Voor de transformatie Chrysantenweg, ontwikkeling voorterrein van ULC-A12, calamiteitenweg naast de arbeidsmigrantenhuisvesting (in voorbereiding) en bewoners Hoefweg (parallelweg N209) schept dit de nodige duidelijkheid, op basis waarvan zij ook weer stappen kunnen zetten.

2.1 Deze maatregelen hebben de grootste positieve impact op de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de Klappolder.

De grootste knelpunten zijn de (on)mogelijkheden om een verkeersveilige situatie voor alle modaliteiten te creëren, en om toekomstige ontwikkelingen in de Klappolder te kunnen ontsluiten. De maatregelen 2a, 2b, 2c en 2d hebben het grootste vermogen om deze knelpunten op te lossen.

2.2 Maatregel a (centraal kruispunt) levert de beste verkeerskundige verbeteringen voor het bedrijventerrein.

Van de drie varianten voor herinrichting van de ontsluitingsstructuur van het entreegebied van Klappolder levert variant 3 de meeste verkeerskundige voordelen. De bereikbaarheid verbetert en de variant behoeft minder fysieke ruimte, waardoor de totale hoeveelheid verharding lager is. Ten opzichte van variant 2 hoeft er ook minder onnodig rondgereden te worden op het bedrijventerrein. Op het nieuwe kruispunt in het entreegebied zijn er voldoende mogelijkheden voor langzaam verkeer om veilig over te steken. Daardoor wordt het voor langzaam verkeer ook beter. Deze variant biedt voldoende capaciteit om de verwachte toename van vracht- en personenverkeer in de toekomst te kunnen afhandelen, zonder dat er op korte termijn opnieuw aanpassingen nodig zijn.

2.3 Door maatregel a (centraal kruispunt) verbetert de bereikbaarheid van en de ontwikkelmogelijkheden voor Chrysantenweg aanzienlijk.

De Hoefweg tussen de Chrysantenweg en het kruispunt met de N209 wordt rechtgetrokken. Hierdoor wordt de verbinding tussen N209 en Chrysantenweg korter, directer en gemakkelijker. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid van Chrysantenweg aanzienlijk. Tegelijkertijd zorgt dit voor minder vrachtverkeer dat (illegaal) gebruik maakt van de Hoefweg richting kruising Bleiswijk-noord (bij het Berenrestaurant). Deze verbetering voor Chrysantenweg, in combinatie met twee beoogde doorsteken (privaatrechtelijke afspraak) vanuit Chrysantenweg naar het terrein van de ULC-A12, zorgen voor een betere bereikbaarheid en aanzienlijk meer ontwikkelmogelijkheden voor eventuele transformatie van de Chrysantenweg.

2.4 Maatregel a (centraal kruispunt) maakt nieuwe ontwikkelingen op het voorterrein van ULC-A12 mogelijk.

In het entreegebied van Klappolder zorgt de huidige inrichting van de infrastructuur en de ‘mengelmoes’ van openbare wegen en private wegen voor een onnodige hoeveelheid en ‘spaghetti’ van verharding. Door de Hoefweg conform variant 3 recht te trekken en deze openbaar te maken, is de bestaande weg niet meer benodigd. De ruimte die hierdoor wordt vrijgespeeld, biedt potentiële ontwikkelmogelijkheden.

Hiervoor moet de gemeente wel grond van een private partij verwerven. Tegelijkertijd levert het grond op om aan private partijen te verkopen om te kunnen ontwikkelen.

2.5 Door het verlagen van de maximumsnelheid (maatregel b) verbetert de verkeersveiligheid.

Om de helderheid en eenduidigheid voor bedrijventerrein ten goede te komen wordt geadviseerd bedrijventerrein Klappolder binnen de kom te leggen. Het leggen van bedrijventerrein Klappolder binnen de kom heeft de volgende voordelen:

- De maximumsnelheid binnen de bebouwde kom is 50 km/uur of 30 km/uur, waar dit buiten de bebouwde kom 80 km/uur of 60 km/uur is. De huidige maximumsnelheid op bedrijventerrein Klappolder is nu deels 80 km/uur en deels 60 km/uur. Door het bedrijventerrein binnen de kom te leggen wordt de verkeersveiligheid bevorderd, vooral in combinatie met het vele vracht- en logistieke verkeer wat er op dit bedrijventerrein rijdt.
- Door de komst van de arbeidsmigrantenhuisvesting wordt ook een toename van met name langzaam verkeer op het bedrijventerrein verwacht. Dit is verkeersveiliger en passender binnen de bebouwde kom. Zo zijn er binnen de bebouwde kom meer mogelijkheden om veilige voetgangersoversteekplaatsen en andere verkeersvoorzieningen te realiseren.

2.6 Het aanbrengen van eenduidigheid in de wegen en voorrangssituaties (maatregel c) verbetert de verkeersveiligheid.

Op dit moment zijn op en rondom het bedrijventerrein Klappolder nog zeer diverse kruispuntvormen aanwezig. Op sommige plekken zijn voorrangskruisingen, waarvoor op bepaalde locaties een stopbord wordt gebruikt, op andere plekken zijn de kruisingen juist gelijkwaardig. Door te kiezen voor één vaste voorrangsvorm en weginrichting verbetert de verkeersveiligheid.

2.7 Door maatregel d worden ontbrekende fietsvoorzieningen, voetgangersvoorzieningen en doorsteekmogelijkheden voor de auto gerealiseerd.

Het ontbreken van deze voorzieningen maakt het bedrijventerrein onaantrekkelijk voor alternatieve vervoersmiddelen, wat leidt tot een hogere verkeersdruk door gemotoriseerd verkeer. Een betere inrichting voor fietsers en voetgangers maakt het voor deze kwetsbaardere verkeersdeelnemers veiliger en aantrekkelijker.

Een doorsteek van het VVE Greenparc gebied naar het ULC-A12-terrein is ook interessant t.b.v. het creëren van een robuuste infrastructuur voor vrachtwagens en auto's. Ook hebben wij, samen met private grondeigenaren twee autoverbindingen tussen de Chrysantenweg en het private terrein van ULC-A12 voor ogen, die de bereikbaarheid van met name Chrysantenweg sterk verbetert. Overigens gaat dit ook over voorzieningen die niet op de openbare weg (eigendom gemeente) gelegen zijn, maar op private weg. Ook deze worden in de verkenningsfase verder uitgewerkt, maar worden in beginsel niet door de gemeente gerealiseerd.

3.1 Door maatregel e (fietsverbinding) wordt het bedrijventerrein beter bereikbaar met de fiets.

Fietsverkeer naar de oostzijde van het bedrijventerrein moet in de huidige situatie over het volledige terrein meerijden met/tussen het gemotoriseerd verkeer. Ten oosten van de Klappolder is echter een doorgaand en vrijliggend fietspad aanwezig. Dit is het bestaande fietspad door de Bleiswijkse Fles. Vanuit hier is het nu nog niet mogelijk om op het bedrijventerrein te komen. Door aan de noordoostzijde en/of oostzijde van het bedrijventerrein een doorsteek met het bestaande fietsnetwerk te maken, verbetert de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor fietsers aanzienlijk, want de afstand in de Klappolder tot de bestemming wordt hiermee (gemiddeld) gehalveerd. Het biedt een veiliger alternatief voor fietsen over de Hoefweg.

3.2 De beleidsmaatregelen f en g dragen bij aan meer fietsgebruik en ov-gebruik en daardoor minder autogebruik.

Deze maatregelen spelen met name een belangrijke rol bij het bevorderen van fiets- en openbaar vervoer (OV)-gebruik en verminderen daardoor het gebruik en dus ook de verkeersproductie van de auto. Deze maatregelen dragen bij aan het verlagen van de verkeersdruk en ondersteunen de bredere mobiliteits-transitie naar duurzamer vervoer en meer actieve verplaatsingen.

3.3 Smart logistics (maatregel h) kan zorgen voor een efficiënter en duurzamer gebruik van de infrastructuur op en rond Klappolder.

Het vermindert de verkeersdruk, verbetert de doorstroming en draagt bij aan de verduurzaming van het logistieke verkeer, hetgeen positief is voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van het bedrijventerrein. Door gebruik te maken van route-optimalisatie en real-time verkeersinformatie kunnen vrachtwagens efficiëntere routes kiezen. Dit vermindert wachttijden en voorkomt opstoppen op de toegangswegen van en naar het bedrijventerrein. Van belang is dat de wegkantssystemen (verkeerslichten) hierop ingericht zijn. Door gebruik te maken van data-analyse en voorspellende technologie kunnen bedrijven op Klappolder sneller en betrouwbaarder leveren, wat de concurrentiepositie van het bedrijventerrein verder versterkt.

4.1 Uit het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek N209/ Klappolder en de verdiepingsslag blijkt, dat een extra aansluiting veel potentie heeft, maar nog onvoldoende is onderzocht.

Een extra aansluiting draagt bij om de robuustheid en bereikbaarheid van Klappolder te verbeteren. De huidige infrastructuur voldoet niet meer aan de verwachte toekomstige verkeersstromen. De beoogde extra aansluiting op de N209 ter hoogte van de kruising met de Laan van Mathenesse biedt potentieel veel positiefs voor het bedrijventerrein Klappolder. Dit gaat over het vergroten van het economisch vestigingsklimaat, een robuuster en betrouwbaardere bereikbaarheid. De extra aansluiting spreidt de verkeersstromen tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Klappolder, en spreidt daarmee de verkeersdruk over de twee kruispunten op de N209. Het levert potentieel minder sluipverkeer op de Hoefweg en de mogelijkheid een bushalte op het terrein ter hoogte van Greenparc en Zalando te realiseren. Daarbij komt dat met een openbare (altijd te gebruiken) aansluiting op de N209 de calamiteitenweg niet meer nodig is.

5.1 Een incidenteel budget voor de verkenningsfase en nader onderzoek naar een extra aansluiting op de kruising N209 / Laan van Mathenesse is nodig, om het externe onderzoek en de interne kosten te kunnen dekken. Dit maakt het mogelijk om tijdig te beginnen met de verdere uitwerking van de voorgestelde maatregelen.

Budget voor het vervolg is nodig om het extern uit te besteden nader onderzoek in de 'Verkenningsfase' en 'Initiatieffase' en de interne kosten, die hiermee gemoeid zijn, te kunnen dekken.

4. Kanttekeningen

1.1 Er is een risico dat de gemaakte keuzes te vroeg als definitief worden beschouwd.

Er wordt met onderhavig besluit nog geen investeringsbeslissing genomen voor het realiseren van de maatregelen. Dit besluit is een noodzakelijke tussenstap om de noodzaak en wenselijkheid van de maatregelen te bekrachtigen om op basis daarvan de maatregelen te ontwerpen en de beleidsmatige maatregelen te bestendigen. Hierover heeft bijvoorbeeld nog geen participatieproces plaatsgevonden. Dit is wel onderdeel van de Verkenningsfase. Het is mogelijk dat het vaststellen van de resultaten van de initiatieffase voor enkele belanghebbenden, met name bewoners en ondernemers, te vroeg gebeurt. Door

de verkenningsfase flexibel in te richten en nieuwe inzichten te blijven integreren, kunnen we zorgen dat we inspelen op onverwachte uitdagingen.

2.1 De afhankelijkheid van de provincie kan tot vertraging leiden.

De uitvoering van maatregelen van de bereidheid van de provincie om prioriteit te geven aan de beoogde maatregelen en de samenwerking. Zolang de provincie niet bereid is om zowel inhoudelijk als financieel bij te dragen, kunnen de maatregelen waarvoor we mede van hen afhankelijk zijn niet (snel) uitgevoerd worden. Voor het realiseren van Variant 3, alsmede de beoogde extra aansluiting op de kruising N209/Laan van Mathenesse, is medewerking van de provincie nodig. Hoewel de provincie zeer uitgebreid betrokken was bij alle verkeersonderzoeken op en rondom de N209 en de Klappolder, blijft de provincie sceptisch over het nut en de noodzaak, en voorzien zij geen financiële bijdrage voor de maatregelen. In de Verkenningsfase zal de haalbaarheid voor wat betreft medewerking en cofinanciering vanuit de provincie verder bediscussieerd worden.

2.2 Realisatie van herinrichting entreegebied (maatregel a) kan niet zonder de grondeigenaren.

Voor het herinrichten van het entreegebied en het rechte trekken van de Hoefweg, is verwerving van de gronden nodig. Tegelijkertijd wil de betreffende private partij (grondeigenaar) snel duidelijkheid of, en in welke hoeveelheid zij kunnen ontwikkelen op het voorterrein van ULC-A12. Daarom is het van belang om in de verkenningsfase zowel het uitwerken van de infrastructuur, het bepalen van de te verwerven en ook verkopen gronden, en de voor hen beoogde ontwikkeling gezamenlijk met hen te organiseren en doorlopen. Dit kan niet zonder ook de beoogde extra verbindingen tussen de Chrysantenweg en het private terrein Klappolder juridisch te verankeren.

2.3 Het verlagen van de maximumsnelheid (maatregel b) kan weerstand oproepen bij weggebruikers

Het verlagen van de snelheid zal door veel weggebruikers, vooral vrachtwagenchauffeurs, mogelijk niet goed worden ontvangen en kan leiden tot problemen in de naleving van deze regel. De aanvullende bijbehorende maatregelen ter ondersteuning van de lagere maximumsnelheid zal in de verkenningsfase duidelijk worden gemaakt.

2.4 Het stimuleren van OV- en fietsgebruik (maatregel g) is positief, maar het succes is afhankelijk van externe partijen.

De inzet van RET en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is nodig om deze maatregelen tot een succes te maken, maar de medewerking hiervan kan niet worden gegarandeerd. Dit is mede vanwege de bezuinigingen in het OV die in de rijksbegroting voor 2026 is opgenomen. Successen zijn hierdoor onzeker. RET is wel van plan om het busnetwerk in 2025 voor 2026 te herzien. Dit biedt kansen om het OV op buslijn 173 te verbeteren, dan wel te wijzigen vanwege de gebiedsontwikkelingen.

3.1 De beoogd extra aansluiting van het terrein op de kruising N209/Laan van Mathenesse heeft nog nader onderzoek.

De onderzoeksrapporten van het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek N209 en het Multimodaal Klappolder geven geen onbetwist advies over de beoogde extra aansluiting. Er zijn behoorlijke kanttekeningen, waaronder grondposities en bestaande woningen aldaar. Ook zijn de verschillende uitvoeringsvormen en -mogelijkheden nog niet afgewogen. Deze maatregel kent ook zwaarwegende voordelen, bijvoorbeeld het versterken van het economisch vestigingsklimaat, sturingsmogelijkheden op ontsluiting naar de A12 in plaats van via de N209, de verkeersspreiding tussen de twee kruispunten, de ontlasting van het bestaande kruispunt N209/Klappolder, en met een extra aansluiting is de calamiteitenweg gepland naast de arbeids-

migrantenhuisvesting Kafra -afhankelijk van de uitvoeringsvorm- niet meer nodig. De bedoelde investering voor deze calamiteitenweg kan daarvoor in de plaats dan mogelijk ingezet worden voor de extra aansluiting op de N209. Daarom kan de Initiatieffase voor dit onderdeel nog niet worden afgesloten en is nader onderzoek (in de Initiatieffase) nodig. Snelheid in het vervolgonderzoek is vanwege de afspraken met, en belangen van Zalando zeer gewenst.

5. Financiële consequenties met dekkingsvoorstel

Kosten verkenningsfase

De gemeentelijke kosten voor de verkenningsfase bedragen naar schatting incidenteel € 180.000.

Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Materiële kosten	€ 120.000	(advies & ingenieursdiensten)
Personele kosten	€ 40.000	(doorbelasting uren + inhuur projectleider)
Communicatie / Participatie	€ 20.000	(participatiebegeleiding)

Totale kosten	€ 180.000	

Kosten Initiatieffase

De maatregel van een extra aansluiting van de Klappolder op de N209 ter hoogte van de Laan van Mathenesse wordt in de initiatieffase verder uitgediept door verschillende varianten met elkaar te vergelijken. De kosten voor deze verdieping bedragen naar inschatting € 60.000. Deze ook incidenteel te dekken uit de algemene reserve.

Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Materiële kosten	€ 50.000	(advies & ingenieursdiensten)
Personele kosten	€ 10.000	(doorbelasting uren + inhuur projectleider)

Totale kosten	€ 60.000	

De beleidsmaatregelen (F, G & H) ter verlaging van de verkeersproductie en om de mobiliteitstransitie verder in gang te zetten maken geen onderdeel uit van het incidentele budget. Deze niet infrastructurele maatregelen worden binnen de gemeentelijke beleidscyclus en reguliere exploitatie uitgevoerd.

Er wordt voorgesteld deze kosten te onttrekken uit de algemene reserve. Er is niet gekozen om een voorbereidingskrediet aan te vragen, omdat veel van de fysieke maatregelen een gedeelde verantwoordelijkheid hebben tussen gemeente en provincie, waarbij ook extern naar dekking gezocht wordt, waaronder uit subsidies en toerekenbaarheid aan grondeigenaren en ontwikkelaars. Ook kan er een deel gedekt worden uit gereserveerde onderhoudsbudgetten die vanwege de reconstructie niet meer nodig zijn. Realisatie van activa in de verkenningsfase is nog niet aan de orde. Als afsluiting van de verkenningsfase volgt een uitvoeringsbesluit. Dat is het moment dat een eventueel voorbereidingskrediet wordt aangevraagd.

Globale kosteninschatting infrastructurele maatregelen (geen onderdeel van voorstel)

In onderstaande opsomming zijn globaal de realisatiekosten van de beoogde maatregelen ingeschat. Let op: dit is geen onderdeel van de beslispunten van dit voorstel.

In de kosten zit een vast aangenomen percentage voor werkzaamheden aan kabels en leidingen. Er is geen rekening gehouden met de nog onbekende kosten en opbrengsten vanuit BTW, grondtransacties, toerekenbaarheid aan ontwikkelingen, toerekenbaarheid aan andere wegbeheerders en eventuele subsidies.

- Herontwerp voorterrein Klappolder € 4,7 miljoen (variant 3: centraal kruispunt)
- Extra aansluiting Klappolder op N209 € 2,4 miljoen (wordt in initiatieffase verder uitgewerkt)
- Voetgangers- en fietsvoorzieningen € 1,0 miljoen (op verschillende plekken op en rondom het terrein)

In de verkenningsfase worden de kosten nader gespecificeerd en aangevuld met de nog onbekende kosten en opbrengsten.

Een deel van de realisatiekosten zijn toerekenbaar aan lopende en mogelijke aanstaande ontwikkelingen op het bedrijventerrein. Tijdens de verkenningsfase wordt toerekenbaarheid van de verschillende maatregelen verder bepaald en afgesproken met de stakeholders (ondernemers / ontwikkelaars / provincie). Daarbij wordt ook gezocht naar mogelijke subsidies en kan een deel gedekt worden uit onderhoudsbudgetten doordat onderhoud vanwege de reconstructie niet meer nodig is.

Voor de huidige realisatie van de calamiteitenweg naast Kafra zijn reeds investeringsbudgetten gereserveerd. Deze kunnen mogelijk ingezet worden voor de realisatie van een extra aansluiting van Klappolder op de N209 ter hoogte van de Laan van Mathenesse, in plaats van een calamiteitendoorgang.

6. Juridische aspecten

Dit voorstel heeft geen juridische consequenties. In de verkenningsfase worden (vooralsnog) geen juridische besluiten genomen, waartegen bezwaar en beroep mogelijk is.

Een deel van de verkeersmaatregelen is beoogd op het bedrijventerrein dat niet in beheer en eigendom van de gemeente is. Dat betekent dat we afhankelijk zijn van de ondernemers voor het uitvoeren van deze maatregelen. Wij zullen hier toe proberen te bewegen, maar kunnen het niet afdwingen.

7. Duurzaamheid

De oplossingen voor de (verkeerskundige) knelpunten worden ook gezocht in het stimuleren van gebruikmaking van openbaar vervoer, deelmobiliteit en niet-gemotoriseerd vervoer, en aanpassing van parkeer-normen en dragen in die zijn bij aan de mobiliteitstransitie.

8. Extern draagvlak / burgerparticipatie

In de verkenningsfase is niet met stakeholders, anders dan de provincie Zuid-Holland, de MRDH en Rijkswaterstaat geparticipeerd. Wel zijn er meerdere gesprekken gevoerd met meerdere bewoners van de Hoefweg (parallelweg), de VVE Greenparc en met de eigenaar van het over het ULC-A12 gebied om hen op de hoogte te houden van het onderzoek van RHDHV en de resultaten. Tijdens deze gesprekken zijn de belangen van de stakeholders en van de gemeente veelvuldig met elkaar gedeeld, waardoor zij allen op

de hoogte zijn van de lopende onderzoeken en het vervolg. Tijdens de verkenningsfase vindt nadrukkelijk wél participatie met alle stakeholders plaats.

9. Verdere procedure

De maatregelen zijn in de initiatieffase op conceptueel niveau ontworpen. Het zijn principeschetsen die voldoende oplossend vermogen hebben om de Klappolder toekomstbestendig te kunnen ontsluiten, de verkeersveiligheid te verbeteren en de leefbaarheid tegelijkertijd te verbeteren. De te verwachten effecten zijn van dien aard, dat vervolg gegeven dient te worden aan nadere verkenning.

In de verkenningsfase worden de maatregelen concreter en gedetailleerder uitgewerkt in ontwerpen. Dit omvat precieze maatvoering, inpassing van percelen en infrastructuur (zoals kabels, leidingen), grondeigendommen, groen, evenals eventuele watercompensatie.

Deze uitwerking maakt het mogelijk om de maatschappelijke baten, kosten, effecten en consequenties nauwkeuriger te beoordelen en daarvoor een dekkingvoorstel te kunnen maken. Er wordt gestreefd naar een optimale balans tussen maatschappelijke voordelen, technische haalbaarheid en financiële kosten.

In deze fase wordt ook een eerste voorstel voor financiering, planning en uitvoering voorbereid, het dekkingvoorstel aan uw raad wordt voorgelegd.

Bijlagen

1. Multimodaal mobiliteitsonderzoek Klappolder (T24.03557)
2. Management samenvatting Multimodaal mobiliteitsonderzoek Klappolder (T24.03559)
3. Verdiepingsslag multimodaal mobiliteitsonderzoek N209 en Klappolder (T24.07867)
4. PZI spelregels September 2022, provincie Zuid-Holland (I24.17762)
5. Oplegbrief raadsvoorstel Start Verkenningsfase verkeersmaatregelen Klappolder (U24.05328)

Onderwerp	Start Verkenningfase verkeersmaatregelen Klappolder
Portefeuillehouder	Simon Fortuyn
Registratienummer	BR2400104
Datum raad	19/12/2024

De raad van de gemeente Lansingerland;
Na het voorstel gelezen te hebben

Op basis van de argumenten

1.1 Hiermee wordt de noodzaak om het bedrijventerrein Klappolder toekomstbestendig te maken bekrachtigd en wordt de noodzaak voor het nemen van maatregelen vastgelegd.

1.2 Dit zorgt voor duidelijkheid op basis waarvan andere ontwikkelingen op het bedrijventerrein ook vervolgd kunnen worden.

2.1 Deze maatregelen hebben de grootste positieve impact op de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de Klappolder.

2.2 Maatregel a (centraal kruispunt) levert de beste verkeerskundige verbeteringen voor het bedrijventerrein.

2.3 Door maatregel a (centraal kruispunt) verbetert de bereikbaarheid van en de ontwikkelmogelijkheden voor Chrysantenweg aanzienlijk.

2.4 Maatregel a (centraal kruispunt) maakt nieuwe ontwikkelingen op het voorterrein van ULC-A12 mogelijk.

2.5 Door het verlagen van de maximumsnelheid (maatregel b) verbetert de verkeersveiligheid.

2.6 Het aanbrengen van eenduidigheid in de wegen en voorrangsituaties (maatregel c) verbetert de verkeersveiligheid.

2.7 Door maatregel d worden ontbrekende fietsvoorzieningen, voetgangersvoorzieningen en doorsteekmogelijkheden voor de auto gerealiseerd.

3.1 Door maatregel e (fietsverbinding) wordt het bedrijventerrein beter bereikbaar met de fiets.

3.2 De beleidsmaatregelen f en g dragen bij aan meer fietsgebruik en ov-gebruik en daardoor minder autogebruik.

3.3 Smart logistics (maatregel h) kan zorgen voor een efficiënter en duurzamer gebruik van de infrastructuur op en rond Klappolder.

4.1 Uit het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek N209/ Klappolder en de verdiepingsslag blijkt, dat een extra aansluiting veel potentie heeft, maar nog onvoldoende is onderzocht.

5.1 Een incidenteel budget voor de verkenningsfase en nader onderzoek naar een extra aansluiting op de kruising N209 / Laan van Mathenesse is nodig, om het externe onderzoek en de interne kosten te kunnen dekken. Dit maakt het mogelijk om tijdig te beginnen met de verdere uitwerking van de voorgestelde maatregelen.

Besluit(en)

1. De resultaten van het onderzoeksrapport (T24.03557) en de verdiepingsslag (T24.07867) van het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek Klappolder vast te stellen als vertrekpunt voor de verkenningsfase.
2. De onderstaande maatregelen a, b, c en d vast te stellen, deze prioriteit te geven en in samenwerking met de relevante stakeholders verder uit te werken in de verkenningsfase:

Infrastructurele maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein:

- a) Herinrichten van het entreegebied van het bedrijventerrein, conform variant 3 'centraal kruispunt' van het onderzoeksrapport, inclusief het voorbereiden van grondtransacties met private grondeigenaren.

Infrastructurele maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rondom het bedrijventerrein:

- b) Verlagen van de maximumsnelheid en daarvoor het bedrijventerrein binnen de bebouwde kom leggen.
- c) Standaardiseren van de weginrichting en kruispuntvormen.
- d) Aanbrengen van diverse -op en rondom het bedrijventerrein ontbrekende en aanvullende- fiets-, voetgangers- en autovoorzieningen.

3. De onderstaande maatregelen e, f, g, h vast te stellen en in samenwerking met de relevante stakeholders verder uit te werken in de verkenningsfase:

Infrastructurele maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein:

- e) Eén of twee fietsdoorsteken aan de noordoost en/of oostzijde van het bedrijventerrein richting de fietspaden in het recreatiegebied de Rottemeren.

Beleidsmaatregelen ter bevordering van de mobiliteitstransitie:

- f) Stimuleren van gebruikmaking en exploitatie van deelvervoer.
- g) Stimuleren van werkgeversaanpak gericht op meer OV- & fietsgebruik en spreiding van reistijd.
- h) Benutten van de mogelijkheden van Smart logistics.

4. De haalbaarheid van meerdere varianten voor de extra openbare aansluiting van het bedrijventerrein Klappolder op het bestaande T-kruispunt N209 / Laan van Mathenesse te onderzoeken en hiervoor de initiatieffase voort te zetten.
5. Voor de verkenningsfase & initiatieffase (extra kruising N209) een incidenteel budget van € 240.000,- beschikbaar te stellen en dit te dekken door een onttrekking uit de algemene reserve.

Dit Raadsbesluit is vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 19 december 2024,

de griffier,

de voorzitter,

drs. Eveline Hamelink-van Rens

drs. Pieter van de Stadt