



Gemeente Lansingerland
gemeenteraad
Postbus 1
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Verzenddatum 11 maart 2020
Ons kenmerk U20.00765
Uw brief van
Uw kenmerk A 2019-20 (T19.21874)

Ruimte & Economie
Ruimtelijk & Economisch beleid
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Peter Nederlof
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Website
www.lansingerland.nl

Onderwerp **Onderzoek derde onafhankelijke
ontsluitingsweg Wilderszijde**

Geachte leden van de raad,

Bij de vaststelling van de beleidsuitgangspunten voor het masterplan Wilderszijde op 28 november jl. heeft uw raad het amendement A2019-20 aangenomen. Daarin wordt het college verzocht onderzoek te doen naar de mogelijkheid voor een derde onafhankelijke gebiedsontsluiting. Via deze brief informeren wij u over de uitkomsten van dat onderzoek.

Aanleiding

In de uitgangspunten voor het masterplan is voor de ontsluiting van Wilderszijde een structuur voorzien die uitgaat van een gebiedsontsluitingsweg die als een internering door Wilderszijde loopt en die aansluit op de twee bestaande rotondes op de Boterdorpsweg. Tijdens de raadsvergadering bleek dat er bij u twijfels bestaan over de verkeersafwikkeling conform het voorstel. Mede met verwijzing naar een situatie in geval van calamiteiten werd de oproep gedaan voor een onderzoek naar een derde ontsluitende weg in het belang van een adequate verkeersafwikkeling. Deze derde onafhankelijke gebiedsontsluiting acht uw raad noodzakelijk, omdat u veronderstelt dat het verkeer mogelijk niet vlot genoeg kan doorstromen met twee aansluitingen op de Boterdorpsweg. Daarnaast stelt u dat er ten gevolge van de nieuwe wijk geen risico op stremming mag ontstaan op de Boterdorpsweg. De mogelijkheid om in geval van calamiteiten Wilderszijde met de auto te kunnen verlaten, speelt eveneens een rol in uw overwegingen om het onderzoek naar een derde ontsluitingsweg te amenderen. De financiële consequenties vindt uw raad ongeschikt aan de veiligheid en vlotte verkeersafwikkeling naar en vanuit de wijk Wilderszijde.

Verkeersonderzoek Wilderszijde

Als onderdeel van de milieueffectrapportage (MER) bij het nieuwe bestemmingsplan heeft Antea Group de verkeersafwikkeling onderzocht voor de beoogde verkeersstructuur van Wilderszijde. Gekeken is naar de effecten van Wilderszijde op bestaande wegvakken en kruispunten van het weggennet. Daarbij is de vergelijking gemaakt tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie in het jaar 2030. De uitkomst van het onderzoek geeft aan dat de verkeersafwikkeling van Wilderszijde via de twee aansluitingen op

de Boterdorpsweg niet tot knelpunten leidt. De mate waarin beide bestaande rotondes worden belast, blijft ruim voldoende onder de kritische waarde (80%). Dit betekent dat er vanuit het verkeersonderzoek geen noodzaak is voor een extra ontsluiting als gevolg van het toegenomen verkeer in 2030. Bij de aanleg van de Boterdorpsweg is een ruimtereservering opgenomen waardoor het in de toekomst mogelijk is om de weg eventueel nog te verbreden naar 2 rijbanen met ieder twee rijstroken.

In het verkeersonderzoek is ook nadrukkelijk gekeken naar de invloed van fietsers op de doorstroming van het autoverkeer op de rotonde Boterdorpsweg/Zuiderparklaan/Tobias Asserlaan. Op deze rotonde hebben fietsers voorrang en mede vanwege de school Wolfert Lansing is de stroom fietsers in de ochtendspits een factor van betekenis voor de doorstroming van het verkeer op de Boterdorpsweg. De Antea Group heeft daarom aanvullend deze rotonde beoordeeld met behulp van een microsimulatie waarin het fietsverkeer is meegenomen. Uit die simulatie blijkt dat de doorstroming van het autoverkeer op de Boterdorpsweg en de rotonde (inclusief fietsers) nog steeds niet leidt tot een belasting van meer dan 80% van de capaciteit van de rotonde en daarmee onder de kritische waarde blijft.

De Antea Group adviseert wel om de fietsinfrastructuur binnen Wilderszijde zo in te richten dat het voor fietsers logischer wordt om te kiezen voor beide bestaande fietstunnels en daar de Boterdorpsweg te kruisen zonder hinder van en voor autoverkeer. Afhankelijk van herkomst en bestemming zal dit voor veel fietsers een veiliger en comfortabeler alternatief zijn. Monitoring van de verkeersstromen en de verkeersafwikkeling op de rotonde zal uitwijzen of op termijn eventuele maatregelen nodig om zowel de veiligheid voor fietsers als de doorstroming van het verkeer op de Boterdorpsweg te borgen. Daarvoor zijn diverse opties denkbaar, zoals het weghalen van de fietsoversteekplaats en fietsers een alternatief bieden.

De conclusie van het verkeersonderzoek is aanleiding geweest voor de beoogde verkeersontsluiting met twee aantakkingen op de Boterdorpsweg. De fietsoversteek bij het gemeentehuis is een aandachtspunt, maar is oplosbaar. Los hiervan is de doorstroming op de Boterdorpsweg een belangrijk onderwerp en is de mogelijkheid van een 3^e ontsluitingsweg onderzocht.

Onderzoek mogelijkheid derde onafhankelijke gebiedsontsluiting Wilderszijde

Uitgangspunten (zie ook bijlage 1):

- Er komt géén directe verbinding tussen de Schiebroekseweg/Wildersekade en de N209. Dit is ruimtelijk niet inpasbaar en provincie en Rijkswaterstaat staan dit ook niet toe. Daardoor geen mogelijkheid om in de zuid/oost hoek vanuit plangebied Wilderszijde (in-)direct op de aansluiting met de A13-A16 boog (zie bijlage 1, aanduiding 1) te komen;
- In de huidige situatie is er géén doorgang voor autoverkeer mogelijk via de Bonfut¹, waardoor de Wildersekade nu geen verbinding heeft met de Rodenrijseweg. Na realisatie van de ontwikkeling locatie-Hordijk (zie bijlage 1, aanduiding 2) ontstaat er via deze nieuwe woonbuurt wel een mogelijkheid om met de auto vanaf de Wildersekade naar de Rodenrijseweg te rijden en omgekeerd;
- De aansluiting van de Schiebroekseweg op de Boterdorpsweg (zie bijlage 1, aanduiding 3) is een zo te noemen ‘halve aansluiting’ omdat het verkeer vanaf de Boterdorpsweg alleen rechtsaf de Schiebroekseweg in kan rijden en vanuit de Schiebroekseweg alleen rechtsaf richting de N209 kan rijden.

Voor een derde aansluiting van Wilderszijde op het omliggend wegennet zijn er in theorie enkele mogelijkheden voor zo’n verbinding denkbaar. In bijlage 1, zijn deze drie opties schematisch weergegeven en aangeduid met de letters A, B en C.

¹ Tussen Bonfut en Wildersekade zit een dynamische afsluiting, die alleen omlaag gaat voor een select aantal weggebruikers

A: via De Zijde op Randweg-West en Boterdorpseweg

Een extra aansluiting op De Zijde (zie bijlage 1, aanduiding A) is als ondergeschikte verbinding (ETW) voor een deel van Wilderszijde al in beeld. Het is namelijk niet ondenkbaar dat het voor bepaalde woonbuurten wellicht beter uitkomt wanneer deze via De Zijde aansluiten op het bovenliggende weggennet in plaats van via de ringstructuur. Voor de aan De Zijde gelegen scholen en andere voorzieningen is het niet bezwaarlijk om extra autoverkeer over De Zijde te laten rijden. Fietzers van/naar deze bestemmingen hebben namelijk hun eigen vrij liggende fietsvoorzieningen aan de achterzijde en zijn daardoor niet aangewezen op De Zijde.

Een ontsluiting via De Zijde sluit via de Randweg-West uiteindelijk wel weer gewoon aan op de Boterdorpseweg. Voor een betere spreiding van het verkeer van/naar Wilderszijde is het van weinig toegevoegde waarde, omdat slechts 35% van het verkeer gericht is op het zuiden. Het is daarmee niet de derde 'onafhankelijke ontsluitingsweg' waar in het amendement om wordt gevraagd.

B: via Wildersekade op de Rodenrijseweg

Een verbinding met de Wildersekade² biedt de mogelijkheid om Wilderszijde eventueel via het zuiden te ontsluiten. Afhankelijk van herkomst en bestemming wordt het dan mogelijk om over de Wildersekade via locatie-Hordijk op de Rodenrijseweg uit te komen en zo verder naar de N471 te rijden. Voor alle wegen en woonstraten (in plangebied Hordijk) impliceert dat een verkeersbelasting die deze wegen zonder (ingrijpende gevolgen en) aanpassingen niet kunnen verwerken. Bovendien is de Rodenrijseweg in de huidige situatie een weg (ETW) die al veel meer verkeer moet verwerken dan wenselijk is. Met extra verkeersbewegingen vanuit/naar Wilderszijde zal die belasting onverantwoord verder toenemen.

Daarnaast vergt ontsluiting via de Wildersekade overeenstemming met de eigenaar van de weg, gemeente Rotterdam, die zich altijd op het standpunt heeft gesteld dat Wilderszijde niet mag aansluiten op de Wildersekade. Ontsluiten via de Wildersekade is daarmee niet wenselijk en dus geen optie voor een derde ontsluitende verbinding.

C: via Schiebroekseweg

Ontsluiten via de Schiebroekseweg kent in zuidelijke rijrichting via Wildersekade vanzelfsprekend dezelfde nadelen als bij optie B. In noordelijke rijrichting komt het verkeer weer uit op de Boterdorpseweg. De weginrichting van de Schiebroekseweg voldoet in de huidige situatie niet om extra verkeersbewegingen adequaat te kunnen verwerken. Met enkele aanpassingen (zoals passeerstroken en extra snelheid beperkende maatregelen) zijn wel acceptabele verbeteringen denkbaar. Dit neemt niet weg dat de 'halve aansluiting' van de Schiebroekseweg op de Boterdorpseweg voor Wilderszijde alleen van toegevoegde waarde is in de richting van de N209. Vanaf de Boterdorpseweg via de Schiebroekseweg naar Wilderszijde kan alleen via die rotonde bij de Tobias Asserlaan en levert geen reductie op van de verkeersbelasting voor die rotonde.

Een extra ontsluiting naar de Schiebroekseweg heeft bovendien (vergaande) implicaties voor de beoogde woonbuurten binnen Wilderszijde en de beleving van het polderlandschap in en om Park de Polder. Dit resulteert namelijk in doorgaand verkeer via de woonbuurten in het deel van Wilderszijde waar juist woningen in een lagere dichtheid en een meer polderachtige opzet zijn beoogd. Een weg met veel verkeer door de groene buffer tussen Wilderszijde en de Schiebroekseweg is nadelig voor de natuurwaarden en recreatiemogelijkheden. Terwijl het risico op extra verkeer via de Wildersekade door planontwikkeling Hordijk naar de al overbelaste Rodenrijseweg niet kan worden voorkomen. De nadelen van een derde ontsluitende verbinding naar de Schiebroekseweg wegen zwaarder dan het voordeel van

² De weg Wildersekade is in beheer en eigendom van gemeente Rotterdam

mogelijk iets meer spreiding van het verkeer en is daarmee geen gewenste optie om nader uit te werken.

Ontsluiting bij calamiteiten

In geval van een (grote) calamiteit waarbij bewoners van Wilderszijde met de auto de wijk willen verlaten, zijn er naast de wegen ten behoeve van het autoverkeer in de reguliere situatie ook meerdere fietsverbindingen beschikbaar. Bij een calamiteit kan het autoverkeer niet alleen naar de Boterdorpseweg maar ook - onder begeleiding van de politie - via diverse fietspaden naar De Zijde, Wildersekade en Schiebroekseweg rijden. In geval van calamiteiten hebben bewoners dus ook de optie om via een zuidelijke route het gebied te verlaten. Hiervoor is een extra auto-ontsluiting niet benodigd.

Conclusie

De toename van autoverkeer ten gevolge van de ontwikkeling Wilderszijde leidt op de Boterdorpseweg niet tot stagnatie van de doorstroming. Beide rotondes op de Boterdorpseweg beschikken over voldoende capaciteit om het autoverkeer goed te kunnen verwerken. Het onderzoek naar de mogelijkheid voor een derde onafhankelijke gebiedsontsluitingsweg heeft niet geleid tot een geschikt en volwaardig aanvullend alternatief.

Voor alle mogelijke opties voor een derde ontsluitende weg voor Wilderszijde geldt dat het geen weg kan worden die de status heeft of zou kunnen krijgen van een onafhankelijke gebiedsontsluitingsweg. Direct (Wildersekade) of indirect (Schiebroekseweg) ontsluiten naar het zuiden is niet verantwoord vanwege onevenredige belasting van de nog te ontwikkelen locatie Hordijk en de ongewenste verkeerstoename op de Rodenrijseweg.

Een reguliere aansluiting vanuit Wilderszijde op De Zijde wordt mogelijk nog onderdeel van de verdere planuitwerking. Afhankelijk van verkavelings- en inrichtingsmogelijkheden gaat het daarbij niet om een derde gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) maar om een erftoegangsweg (30 km/uur) als ondergeschikte verbinding tussen de Randweg-West en het zuid-/westelijk deel van Wilderszijde. Zo'n extra secundaire ontsluiting is niet alleen geschikt voor autoverkeer in de reguliere situatie maar uiteraard ook in geval van calamiteiten.

Wij gaan er vanuit u met deze brief goed te hebben geïnformeerd over onze bevindingen en daarmee invulling te hebben gegeven aan het amendement.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland



Lucas Vokurka
Secretaris



drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

Bijlage(n):

- Overzicht verkeersinfrastructuur Wilderszijde en omgeving (2030)

- **BIJLAGE:** Overzicht verkeersinfrastructuur Wilderszijde en omgeving (2030)

In onderstaande figuur is een overzicht gegeven van het wegennet in en rondom Wilderszijde, zoals dat in 2030 beschikbaar zal zijn. Direct langs de noord/oost zijde van Wilderszijde ligt de Boterdorpseweg, wat een gebiedsontsluitingsweg (GOW: 50 km/uur) is. Deze weg sluit in het oosten aan op de N209 (GOW: 80 km/uur) en in het westen kruist de Oudelandselaan (GOW: 50 km/uur) de Boterdorpseweg. Samen met de N471 (GOW: 80 km/uur) en de in aanleg zijnde 'Groene boog' A13-A16 (Stroomweg) vormen deze hoofdwegen een denkbeeldige 'ruit' waarbinnen Wilderszijde gelegen is. Direct rondom Wilderszijde liggen nog drie erftoegangswegen (ETW: 30 km of 60 km/uur). Binnen de bebouwde kom (30 km/uur) is dat De Zijde en buiten de bebouwde kom (60 km/uur) zijn dat de Schiebroekseweg en Wildersekade.

Overzicht verkeersinfrastructuur Wilderszijde en omgeving (2030)

