

REPORT

Second opinion ontwerp Westersingel

Klant: Gemeente Lansingerland

Referentie: BJ1105-MI-RP-230102-1124

Status: Definitief/2

Datum: 6 februari 2023

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85
3068 AX Rotterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 90 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Second opinion ontwerp Westersingel

Sub titel:
Referentie: BJ1105-MI-RP-230102-1124
Status: 2/Definitief
Datum: 6 februari 2023
Projectnaam: Second opinion Westersingel Berkel en Rodenrijs
Projectnummer: BJ1105
Auteur(s): AMG, MvdL

Opgesteld door: AMG, MvdL

Gecontroleerd door: JC

Datum/paraaf: 30-01-2023

Goedgekeurd door: MvdL

Datum/paraaf: 06-02-2023

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Voorwoord

Het is niet mijn gebruik om voorwoorden te schrijven bij de rapportages die ik maak, maar voor deze rapportage maak ik graag een uitzondering. Er zijn een aantal zaken die ik graag aan u kwijt wil, die minder goed in het formele deel van dit verhaal passen.

Allereerst wil ik graag benoemen dat ik blij ben dat u mij de tijd en de ruimte hebt gegeven deze opdracht voor u allen uit te voeren. Ik heb met het projectteam van Royal HaskoningDHV echt onafhankelijk kunnen opereren, zonder restricties van gemeente of onredelijkheid van bewoners. Dat is een goed punt, want het betekent dat u nog met elkaar in gesprek bent, zonder drastische maatregelen als een gang naar de rechter of een doorgedrukt besluit nodig te hebben. Ik hoop dan ook van harte dat u dit vol kunt houden in het vervolgproces. U hebt een gedeelde verantwoordelijkheid om tot een goede, veilige, prettig leefbare straat te komen, die ook in het grotere plaatje van de mobiliteit van de gehele gemeente past. Dit vraagt iets van u allen.

Laat ik beginnen bij de bewoners. Ik heb u allen leren kennen als zeer betrokken burgers, die het beste voor hebben met hun straat. Maar daar moet ik ook bij zeggen dat betrokken burgers aanwezig moeten zijn op een bewonersavond. Dat is het moment om invloed uit te oefenen. Er wordt niet gestemd op zo'n avond, maar er worden wel degelijk stappen gezet in een ontwerpproces. Uw aanwezigheid en duidelijke mening op een bewonersavond had mogelijk een heel ander proces opgeleverd. Ik heb uw input zeer waardevol gevonden en hoop dat u deze waardevolle input ook op de door de gemeente geboden momenten in het verloopproces zult blijven geven.

Dan de gemeente. Ook bij de gemeente heb ik zeer kundige mensen gesproken die het beste met de bewoners en hun straat voor hebben. Het belangrijkste is dat de gemeente en bewoners in gesprek zijn gebleven en daarom zijn we uiteindelijk ook bij dit proces aangekomen. In het vervolgproces is het voor de gemeente vooral belangrijk goed te blijven luisteren naar de bewoners, die nuttige lokale informatie inbrengen en te voorkomen dat opmerkingen te star over komen. Bewoners ervaren de communicatie vanuit de gemeente vaak als "uiteindelijk bepaalt de gemeente toch". Dat mag wel zo zijn, maar uiteindelijk bepaalt de gemeente als het goed is op basis van een aantal factoren, waarbij de mening van de bewoners een belangrijke factor is. Inzichtelijk maken welke keuzes gemaakt worden en waarom gaat daarbij helpen en dan heb ik het volle vertrouwen dat u er gezamenlijk uit gaat komen in het verloopproces en de Westersingel uiteindelijk een prachtige fietsstraat gaat worden!

MvdL

Projectleider Royal HaskoningDHV

Inhoud

Voorwoord	iii
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Projectscope	1
1.3 Vraagstelling	2
1.4 Contact	2
1.5 Leeswijzer	3
2 Context project	4
2.1 Fietsnetwerk	4
2.2 Winkelcentrum Berkel Centrum West	4
2.3 Overige ontwikkelingen	5
3 Input gemeente Lansingerland	6
4 Input vanuit bewoners	7
5 Reactie op het ontwerp	8
5.1 Wegvak	8
5.2 Trottoirs	9
5.3 Kruispunten	12
5.4 Parkeervoorzieningen	15
6 Reflectie op het proces	17
7 Conclusies en aanbevelingen	18
7.1 Fietsstraat	18
7.2 Trottoirs	18
7.3 Communicatie in het vervolgproces	18

1 Inleiding

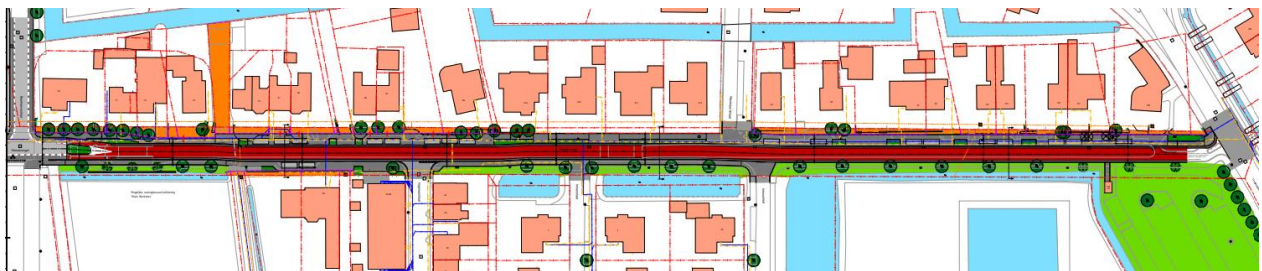
1.1 Aanleiding

De Westersingel in Berkel en Rodenrijs is een doorgaande verbinding voor fietsverkeer en daarnaast een woonstraat. Op dit moment is de weg niet ingericht als 30km/u zone, maar als weg met asfalt en hele smalle fietsstroken. De gemeente heeft de intentie de kwaliteit van de weg te verbeteren en te komen tot een herinrichting van de straat. In het ontwerpproces van de gemeente is gekozen voor het aanpassen van de weg naar een fietsstraat. In diverse gesprekken is met omwonenden gesproken over deze aankomende verandering. Niet alle omwonenden zijn gelukkig met het ontwerp en dit heeft geleid tot diverse bezwaren.



Figuur 1 Locatie Westersingel (Bron: openstreetmap)

1.2 Projectscope



Figuur 2 Ontwerp Westersingel ("inrichtingsplan 3")

Op dit moment ligt er een ontwerpvoorstel van de gemeente voor de herinrichting van de Westersingel (zie Figuur 2). Dit onderzoek beschouwt dezelfde scope en betreft de Westersingel van de Boerhaavestraat tot aan de Oudelandselaan. De kruispunten aan het begin en einde van de weg zijn in het huidige ontwerp nog niet opgenomen en maken ook geen deel uit van de scope van dit onderzoek.

De focus van dit onderzoek ligt op de wenselijkheid van een fietsstraat op deze locatie en de locatie van de trottoirs in het ontwerp.

1.3 Vraagstelling

Om een goed en onafhankelijk oordeel over het ontwerp te kunnen vellen en verder te kunnen met het proces heeft de gemeente Lansingerland Royal HaskoningDHV gevraagd een second opinion uit te voeren op het ontwerp van de Westersingel. Hierbij reageren wij onafhankelijk reageren op het voorliggende ontwerp en doen wij suggesties voor verbeteringen op basis van de CROW richtlijnen en de functionele inrichting van het ontwerp. Daarnaast besteden we aandacht aan de bezwaren, suggesties en andere zaken vanuit bewoners, door deze ook mee te nemen in de inhoudelijke beoordeling van het ontwerp.

In onze aanpak zitten de volgende componenten

- *Gesprek met bewoners*
 - Ophalen informatie (bezwaren, suggesties en andere zaken) bij bewoners.
- *Beoordelen ontwerp en bijbehorende stukken*
 - Input vanuit bewoners wordt meegenomen in de beoordeling van het ontwerp en eventuele andere relevante zaken. Het ontwerp wordt getoetst op de functionele inrichting en de CROW richtlijnen.
- *Gesprek met de gemeente*
 - Tijdens dit gesprek is het proces van de gemeente en een aantal ontwerpkeuzes besproken.

1.4 Contact

In het kader van openheid en transparantie zijn hieronder de contactmomenten tussen Royal HaskoningDHV en de gemeente en tussen Royal HaskoningDHV en bewoners na opdrachtverlening aan Royal HaskoningDHV weergegeven:

- Maandag 9 januari 2023: Gemeente en Royal HaskoningDHV, tijdens dit overleg is de opdracht doorgesproken en de bewonersavond voorbesproken. De gemeente heeft hier haar mening over het ontwerp uitgedragen naar Royal HaskoningDHV. Deze mening is terug te vinden in hoofdstuk 3
- Dinsdag 10 januari 2023 vond een bewonersavond plaats, waar namens de gemeente geen projectleider of verkeerskundige aanwezig was, zodat bewoners zich vrij zouden voelen zich uit te spreken zonder dat een weerwoord gegeven wordt op hun mening.
- Maandag 16 januari 2023 is er telefonisch contact geweest tussen de projectleiders van Royal HaskoningDHV en de gemeente. In dit overleg is de uitkomst van de bewonersavond teruggekoppeld en besproken dat Royal HaskoningDHV, nog samen met één of meer bewoners gaat kijken op de projectlocatie.
- Donderdag 19 januari 2023 heeft Royal HaskoningDHV met een bewoner de projectlocatie bekeken en diverse inhoudelijke punten besproken.

- Op dinsdag 31 januari 2023 heeft een verificatiegesprek met de gemeente plaatsgevonden, waarin is besproken of alle gevraagde analyses voldoende aan bod zijn gekomen. Naar aanleiding van dit overleg is nog het volgende gewijzigd aan de rapportage:
 - o Tekst over Klein Berkeloo aangepast naar aanleiding van nieuw aangeleverde informatie door gemeente
 - o Informatie over een kabel- en leidingstrook aan de “oneven” zijde van de weg toegevoegd. Deze kabels en leidingen strook stond op de eerdere tekeningen, maar was nog niet meegenomen in het advies. Het advies hoeft naar aanleiding van deze aanvullende informatie niet aangepast te worden omdat het binnen de eerdere adviezen in te passen is.

1.5 Leeswijzer

Een project staat nooit op zichzelf en kent altijd een bepaalde context. Deze context wordt weergegeven in Hoofdstuk 2. In het kader van transparantie en om de uitgangspunten weer te geven zijn in respectievelijk Hoofdstuk 3 en 4 de input van gemeente en bewoners weergegeven. In Hoofdstuk 5 leest u onze review op het ontwerp en in Hoofdstuk 6 geven we feedback op het proces. In Hoofdstuk 7 presenteren wij onze conclusies en aanbevelingen voor het vervolgproces.

2 Context project

Een project of projectgebied staat nooit op zichzelf, er is altijd een bredere context waarin het project zich bevindt. Om de omgeving goed te kunnen begrijpen beginnen we groot, op het structuurniveau en zoomen we daarna meer in op de directe omgeving van de Westersingel, waarna we in Hoofdstuk 5 verder ingaan op het ontwerp van de Westersingel zelf.

2.1 Fietsnetwerk

De gemeente heeft een hoofdfietsnetwerk vastgesteld. In dit hoofdfietsnetwerk zijn diverse verbindingen door Berkel en Rodenrijs weergegeven (zie Figuur 3). De Westersingel is hierin een doorlopende verbinding vanaf Parc Rodenrijs (hier nog Vogelweg/ Pinksterbloemlaan) tot aan de Oudelandselaan. Nabij het noordelijke deel van de Westersingel, dat wij in deze studie bestuderen, is het noord-zuid netwerk zeer fijnmazig: de Oudelandselaan, Westersingel en Noordeindseweg zijn allen hoofdfietsverbindingen en liggen aan de noordzijde binnen 250 meter afstand. Alle drie de verbindingen hebben een andere functie in het netwerk, dus kunnen goed naast elkaar bestaan.

2.2 Winkelcentrum Berkel Centrum West

Aan de Westersingel wordt het westelijk gedeelte van het centrum verder ontwikkeld. Dit is een grootschalige ontwikkeling die een kwaliteitsimpuls moet geven aan de kern van Berkel en Rodenrijs. Tijdens de bouw van dit winkelcentrum is de westersingel onderbroken.

In het ontwerp van Berkel Centrum West is te zien dat de verkeersfunctie van de Westersingel wordt vervangen door een voetgangerszone. De hoofd-fietsroute wordt omgeleid middels een brug over het water om vervolgens via de Röntgenstraat óf het fietspad aan de Oudelandselaan (ten noorden van de basisschool) terug naar de Boerhaavestraat en de Westersingel zijn route te vervolgen. Het omleiden van fietsers op deze wijze tast het doorgaande karakter van de fietsstraat op de Westersingel aan. Het is de vraag hoeveel fietsers deze omleiding daadwerkelijk zullen volgen, of dat zij gewoon dwars door het voetgangersgebied hun route vervolgen. De Westersingel is daarom uitgezonderd van de nieuwe regel dat fietsers niet door het centrum mogen rijden.¹ Omdat niet duidelijk is hoe deze menging van verkeer er uit komt te zien is het lastig te zeggen of de hoeveelheid fietsers op de Westersingel gelijk zal blijven of zal afnemen door deze nieuwe ontwikkeling.

In Figuur 4 is het impressiebeeld van het nieuwe winkelcentrum west weergegeven.



Figuur 3 Hoofdfietsnetwerk gemeente Lansingerland. Uitsnede Berkel en Rodenrijs (bron: fietsveiligheidsplan)



Figuur 4 Impressie Berkel Centrum West (bron: website gemeente Lansingerland)

¹ <https://www.lansingerland.nl/centrum-bergschenhoek-en-berkel-en-rodenrijs-fietsvrij/>

2.3 Overige ontwikkelingen

Klein Berkeloo

Tijdens de bewonersavond en de locatieschouw is naar voren gekomen dat er plannen zijn voor de ontwikkeling van enkele woningen aan de Westersingel op de bestaande weilanden, in het overleg van 31 januari 2023 heeft de gemeente hiervoor de plannen aangeleverd, die tevens te raadplegen zijn op de website van de gemeente.² Het gaat hier om de woningbouwontwikkeling Klein Berkeloo (zie Figuur 5). Deze woningbouwontwikkeling ontsluit aan de Westersingel en bepaalt op dit moment de locatie van de knip. Zonder aanpassingen aan deze woningbouw moet de knip op de getekende locatie gehandhaafd blijven.



Figuur 5 Plan Klein Berkeloo (bron: presentatie 28 november 2022, website gemeente Lansingerland)

² <https://www.lansingerland.nl/direct-regelen/wonen-verhuizen-verbouwen/wonen/wonenin/nieuwbouwprojecten/klein-berkeloo/>

3 Input gemeente Lansingerland

Tijdens een eerste gesprek tussen de gemeente Lansingerland en Royal HaskoningDHV op 9 januari 2023 heeft de gemeente de documentatie aangeleverd voor deze second opinion. De aangeleverde documenten bevinden zich op de website van de gemeente Lansingerland (<https://www.lansingerland.nl/werkzaamheden/herinrichting-westersingel/>). Het gaat om de volgende documenten:

- Schetsontwerp variant 1;
- Schetsontwerp variant 2;
- Inrichtingsplan 3;
- Luchtfoto huidige situatie;
- Presentatie bewonersoverleg -12 september 2022;
- Notulen bewonersoverleg (geanonimiseerd) – 12 september 2022.

Daarnaast zijn door de gemeente via de mail op 23 december 2022 nog documenten aangeleverd met betrekking tot de kruispunten Boerhaavestraat – Westersingel en Westersingel - Oudelandselaan. Deze kruisingen vallen in de huidige opdracht buiten de scope van het onderzoek en worden derhalve slechts gebruikt voor de context van de opgave.

Ten slotte heeft de gemeente op maandag 9 januari 2023 een toelichting gegeven op de ontwerpen en de standpunten, die hierin worden aangehouden. Hieronder de belangrijkste punten uit dit overleg

- Een voetpad aan de oneven zijde is het meest logisch vanwege de route voor schoolgaande kinderen. Deze lopen via deze route van en naar school
- Een fietsstraat is logisch in het grotere geheel van de gehele Westersingel, gezien dit een belangrijke fietsroute is en dit wordt op deze manier benadrukt
- De gemeente probeert minnelijk te schikken met bewoners met betrekking tot de stukken grond die volgens het kadaster van de gemeente zijn, maar in gebruik zijn bij bewoners.
- Tijdens de bewonersavond was de algemene stemming dat variant 2 het beste was. Niet alle bewoners waren daarbij aanwezig. Vooral veel mensen die het nu oneens zijn met de plannen zijn niet aanwezig geweest bij de eerste bewonersavond.

4 Input vanuit bewoners

Tijdens de informatieavond hebben bewoners veel informatie gedeeld omtrent de Westersingel zelf, de ontwikkelingen er omheen en over hun mate van betrokkenheid in het proces. In dit hoofdstuk wordt een kort overzicht gegeven van de belangrijkste zaken die tijdens de avond zijn gezegd, zoveel mogelijk gesorteerd per thema/onderwerp.

Proces:

- Een aantal bewoners geven aan dat zij bij het WOO-verzoek de offertevraag aan RoyalHaskoningDHV niet hebben gekregen. Dit vinden zij vervelend en vergroot het vertrouwen naar de gemeente niet;
- Bewoners spoorden Royal HaskoningDHV aan om op locatie te gaan schouwen;
- Bewoners misten de ontwerpverantwoording en onderzoeksresultaten die ten grondslag liggen aan het ontwerp.

Gebiedsontwikkelingen:

- Meerdere bewoners gaven aan dat zij de scope van ons project, de second opinion, te beperkt vonden (minstens de kruispunten met de Boerhaavestraat en de Oudelandselaan mee moeten nemen);
- In de ontwikkeling van het winkelcentrum west onderbreekt de fietsroute Westersingel, tot onbegrip van bewoners. De alternatieve fietsroute is volgens bewoners niet logisch en verwacht wordt dat fietsers dit niet gaan doen;
- Bewoners uitten zorgen over de verkeerscirculatie van het nieuwe winkelcentrum en de impact van dit verkeer op fietsers, voetgangers en schoolgaande kinderen;
- Men had ook zorgen over de woningbouw ontwikkeling Nieuw Berkeloo en hoe deze ontsloten en ingepast moet worden op het kruispunt Westersingel – Boerhaavestraat.

Kruispunten:

- Bewoners gaven aan dat de bestaande aansluiting van het fietspad op de Oudelandselaan als levensgevaarlijk wordt ervaren en dat er regelmatig ongevallen plaatsvinden;
- Het kruispunt met de Boerhaavestraat wordt meerdere malen benoemd als gevaarlijk;
- Het kruispunt met de Westerparklaan wordt als gevaarlijk aangeduid. Men heeft geen zicht op elkaar en bochten worden afgesneden.

Trottoir:

- Aangegeven werd dat het gros van de voetgangers uit het zuidoosten komt (Krugerlaan / Noordeindseweg) en niet vanaf het noorden;
- Bewoners uitten hun zorgen dat een trottoir voor hun inrit leidt tot onveilige situaties met voetgangers bij het uitrijden van hun oprit.

Parkeren:

- Enkele bewoners waren tegen verhoogd parkeren (op de stoep), omdat zij verwachten dat men niet goed hun auto's parkeert en gedeeltelijk het trottoir zal blokkeren;
- Wens om parkeren voor nummer 73 en 75 terug te brengen.

Overige zaken

- Het kinderdagverblijf aan de Vogelaarstraat genereert veel verkeer in een smalle straat met kwetsbare verkeersdeelnemers
- Men mist veilige keerlus mogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer. Nu zou men achteruit moeten rijden

5 Reactie op het ontwerp

In dit onderdeel wordt het ontwerp beoordeeld op basis van een aantal aspecten. Eerst wordt het wegvak als geheel beoordeeld. Daarna worden de kruispunten beschouwd en vervolgens de parkeervoorzieningen.

5.1 Wegvak

Wegprofiel fietsstraat

Als we kijken naar de fietsstructuur van de gemeente (zie Figuur 3) dan zien we dat de Westersingel onderdeel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk. Een goede plek op de weg voor de fiets is zodoende een belangrijk vereiste. De keuze voor een fietsstraat is ook logisch: een relatief rustige weg in een 30km/u zone, in combinatie met een hoofdfietsroute is een logische locatie voor een fietsstraat.

Om vast te stellen of een fietsstraat echt mogelijk is en welke breedte deze fietsstraat conform de richtlijnen moet hebben, moet gekeken worden naar de intensiteit van het fietsverkeer en de intensiteit van het autoverkeer. Beide zijn niet bekend. Om deze reden kan geen definitief oordeel gegeven worden over de wenselijkheid van de Westersingel een fietsstraat te maken.

Hierbij dient bovendien rekening gehouden te worden met de toekomstige fietsstructuur. Hoewel in het fietsnetwerk de hele Westersingel is opgenomen als hoofdstructuur, wordt in de plannen van het winkelcentrum Westersingel juist gesproken van een fietsvrije zone. Wanneer fietsers worden omgeleid, keren zij waarschijnlijk niet terug naar de Westersingel, maar gaan zij gebruik maken van de achterliggende Oudelandselaan. Dit zorgt voor een vermindering van de hoeveelheid fietsers en daarmee een vermindering van de rechtvaardiging van het aanleggen van een fietsstraat.

Het aantal fietsers en het aantal auto's heeft vervolgens ook invloed op de benodigde breedte van de rijbaan (zie Figuur 6). Omdat het aantal fietsers en het aantal auto's niet bekend is, kunnen wij niet toetsen of de rijstrook breed genoeg is.

Tweerichtingsverkeer				Eenrichtingsverkeer			
l-mvt /uur	100 fietsers /uur	250 fietsers /uur	400 fietsers /uur	l-mvt /uur	100 fietsers /uur	250 fietsers /uur	400 fietsers /uur
	450	450	450	50	420	420	450
100	500	480	480	100	420	420	450
150	590	510	480	150	510	420	450
200	630	590	480	200	510	510	450
250	geen fietsstraat, eventueel fietsstroken	630	510	250	geen fietsstraat, evt. fietsstroken met smalle rijloper	510	510
300		630	590	300		590	590
350		710	630	350		590	590
400		met smalle rijloper		400		590	590

Maatgevende voertuigcombinatie		
fiets-fiets	fiets-mvt- (fiets)	mvt-mvt

Rijbaanbreedte incl. rabatstroken van 30 cm Percentage duofietsers 10% Percentage bus/vrachtverkeer < 2%
--

Figuur 6 Fietsberaadnotitie aanbevolen rijbaanbreedte fietsstraten

Tenslotte is het belangrijk dat op een aantal plekken op de Westersingel geregeld een vrachtwagen komt. Ook tijdens de schouw was een vrachtwagen van de Technische Unie aanwezig bij een bedrijfspand aan de weg. Volgens omwonenden komt deze meerdere keren per dag langs voor het leveren van materialen. Laden en lossen op een fietsstraat is ongewenst, dus hier dient een oplossing voor gevonden te worden. Ook achteruit rijden op een fietsstraat is onveilig. Derhalve dient een goede keermogelijkheid gecreëerd te worden.

Snelheidremmende maatregelen

De Westersingel is een rechte weg met weinig asverspringingen en bochten. Dit kan leiden tot hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer.

In het ontwerp wordt het oude profiel (ongeveer 7 meter brede rijbaan) vervangen door een fietsstraat met een profiel van 5 meter breed. De fietsers, de optisch smalle rijloper en het rode asfalt vragen een lagere snelheid van gemotoriseerd verkeer. Echter blijft in het ontwerp het rechte wegbeeld nagenoeg gelijk, als gevolg van het inpassen van de parkeervakken, trottoirs, groen etc.

De verwachting is dat de kenmerken van het fietsstraat profiel, de fietsers, de vele uitritten, zijwegen, langs parkeervakken en de knip direct op de Oudelandselaan, geen enkele aanleiding geven om hard te rijden ondanks het rechte wegbeeld. Snelheidsremmende voorzieningen zijn in het ontwerp afwezig en zijn naar onze mening ook niet noodzakelijk om de veiligheid van de Westersingel te waarborgen. Hierbij kunnen logische locaties gezocht worden, zoals locaties bij kruispunten.

5.2 Trottoirs

De trottoirs zijn een belangrijk twistpunt tussen de gemeente en bewoners van het noordelijke stuk van de Westersingel. De gemeente wil graag het trottoir aan de “oneven” zijde van de weg aanleggen, terwijl de bewoners liever het trottoir op de huidige locatie aan de “even” zijde willen hebben. Het trottoir aan het zuidelijke deel, tussen de Boerhaavestraat en de Westerparkstraat is correct opgenomen in de ontwerpen en staat niet ter discussie. Al het onderstaande betreft derhalve de Westersingel tussen de Westerparkstraat en de Oudelandselaan.

In de aangeleverde presentatie van 12 september 2022 worden de volgende argumenten aangevoerd door de gemeente voor het aanleggen aan de “oneven” zijde:

- Een voetgangerspad voor mindervaliden;
- Geen last van wortel opdruk;
- Klimaatadaptief (regenwater naar sloot);
- Minder zijstraten dan andere zijde;
- Veiliger, minder oversteekbewegingen;
- Door trottoir meer zicht op kruising Westerparkstraat;
- Doorlopende route naar centrum;
- Er lopen kabels en leidingen aan de “oneven” zijde, die niet onder de weg mogen liggen.

Tijdens de bewonersavond op 10 januari 2022 gaven bewoners de volgende argumenten om het voetpad juist aan de “even” zijde te situeren:

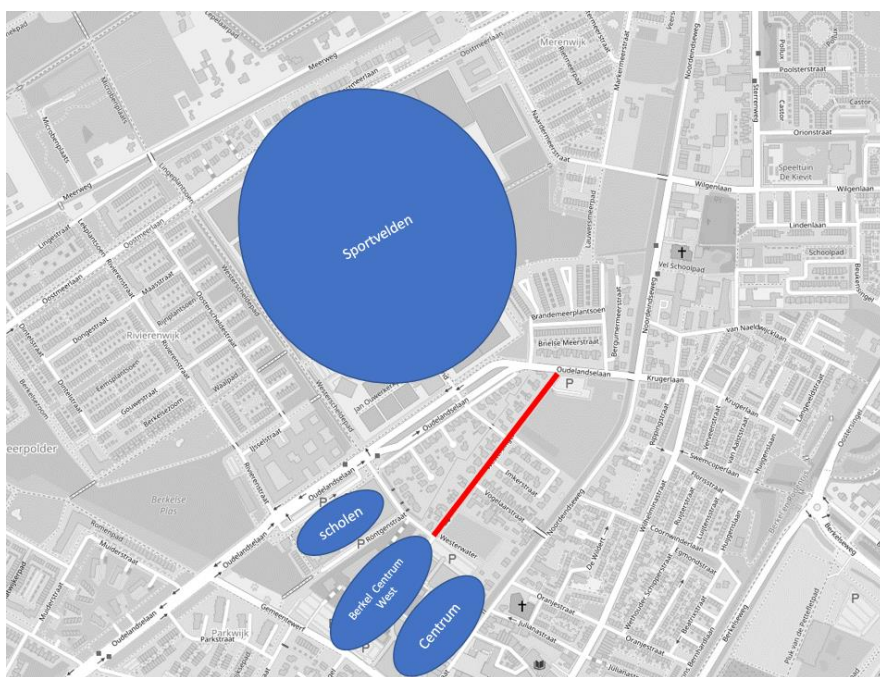
- Het zicht vanaf de uitritten op het trottoir aan de “oneven” zijde is te beperkt;
- De logische herkomsten en bestemmingen lopen niet via de “oneven” zijde:
 - o Voetgangers van scholen naar de sportvelden gaan via de Oudelandselaan
 - o Voetgangers van centrum naar sportvelden gaan via Oudelandselaan
 - o Het aantal voetgangers van de Brielse Meerstraat naar het centrum is zeer beperkt en voor deze voetgangers maakt het niet uit wanneer ze oversteken;

- Voetgangers vanaf de Noordeindseweg lopen juist wel geregeld via de Westersingel om bij het centrum of de scholen te komen, voor hen is een voetpad aan de even zijde logischer;
- Vanuit de bewoners van de Vogelaarstraat en de Imkerstraat is gevraagd om een speelterrein op de huidige parkeerplaats aan de noordzijde van de Westersingel. Kinderen moeten bij een voetpad aan de oneven zijde twee keer extra oversteken om bij dit speelterrein te komen;
- Een voetpad aan de oneven zijde gaat over de oversteek Westerparkstraat. Deze is door de aanwezige schuttingen aan beide zijden zeer onoverzichtelijk, wat zorgt voor verkeersonveiligheid;
- Mensen met een hond willen deze graag aan de zijde van het groen uit kunnen laten (en bewoners willen deze voetgangers liever niet voor de deur langs hebben lopen);
- Wanneer geen trottoir aanwezig is aan de even zijde, fietsen de fietsers direct naast het talud en kunnen fietsers bij een val in het water terecht komen.

Het is in Nederland gebruikelijk dat voor elke woning zo mogelijk een trottoir aanwezig is. Op deze manier kan iedereen op een veilige wijze de voordeuren van de woningen bereiken. Vanuit deze beredenering is het logisch om ook voor de Westersingel 93 tot 109 een trottoir aan te leggen. Aan de overzijde van de weg zijn geen woningen, dus is in beginsel ook geen trottoir noodzakelijk.

Wanneer we echter naar de situatie van de Westersingel kijken, dan zijn er een aantal argumenten van bewoners die wel degelijk stand houden en een aantal argumenten van de gemeente die technisch anders oplosbaar zijn.

Allereerst de verkeersstructuur. Wanneer we kijken naar de locatie van de Westersingel in het netwerk, is te zien dat er weinig bestemmingen zijn voor voetgangers die aan het einde van de weg linksaf slaan. Voor de meeste van deze bestemmingen is het inderdaad logischer om eerder al via de Oudlandselaan te lopen. Ook voor voetgangers die aan het einde van de weg rechtsaf slaan is de hoeveelheid bestemmingen beperkt, maar aan deze zijde liggen wel volledige woonwijken en voor voetgangers is deze route mogelijk aantrekkelijker dan het lopen via de Noordeindseweg.



Figuur 7 Westersingel en belangrijkste Herkomsten/bestemmingen

Met betrekking tot de verkeersveiligheid geldt ook hier een afweging. Aan de even zijde van de weg zijn inderdaad diverse kruisingen aanwezig binnen het plangebied: de Vogelaarstraat en twee keer de Imkerstraat. Aan de oneven zijde van de weg is slechts één zijweg aanwezig: de Westerparkstraat. De Vogelaarstraat is hiervan de drukste straat, deze faciliteert slechts verkeer in één richting en het zicht voor verkeer dat de straat uit komt rijden, de Westersingel op, is heel goed; verkeer kan voetgangers en fietsers voldoende vroeg aan zien komen. Dit geldt ook voor de twee uitritten van de Imkerstraat. Aan de andere zijde is slechts één weg die aansluit op de Westersingel: de Westerparkstraat. Hier is het zicht voor bestuurders zeer slecht. Door een schutting aan de ene zijde en een heg aan de andere zijde kunnen automobilisten pas wanneer ze op de stopstreep staan zien of er voetgangers of fietsers aan komen. In de huidige situatie is de ene oversteek aan de oneven zijde dus gevaarlijker dan aan de even zijde.

Het zicht van de automobilisten vanaf de Westerparkstraat op de Westersingel wordt in het ontwerp weliswaar verbeterd door een grotere afstand tussen de schutting en de weg, maar het trottoir komt juist dicht tegen de schutting en heg aan te liggen, waardoor voetgangers hier voor automobilisten onverwacht achter de schutting vandaan komen. Dit is op te lossen door een deel van de schutting en heg te verlagen, maar dit is lastig af te dwingen. Bovendien zorgt het aanleggen van een parkeerstrook aan de oneven zijde ook al voor een verbeterd zicht op de daadwerkelijke fietsstraat. Wel zou een oversteek aan de oneven zijde verbeterd kunnen worden door de Westerparkstraat zo te verleggen dat de rijbaan midden tussen de twee schuttingen komt te liggen. Op deze manier kan meer zicht op het trottoir en de fietsstraat gecreëerd worden. Dit kost minstens één parkeerplaats op de Westerparkstraat.

Ook de uitritten van de woningen hebben invloed op de verkeersveiligheid van de weg. Tussen de Westerparkstraat en de Oudelandse laan bevinden zich 9 uitritten. Eén van deze uitritten behoort tot een bedrijfspand. 2 van deze uitritten hebben een hellingbaan en kunnen voetgangers direct na deze hellingbaan moeilijk zien. De hoeveelheid bewegingen vanaf deze uitritten is weliswaar beperkt, maar nog altijd hoger dan de hoeveelheid kruisende bewegingen aan de andere zijde van de weg. Dit aantal is namelijk nagenoeg 0 (alleen de auto's die naar het toekomstige parkeerterreintje aan de noordzijde gaan).

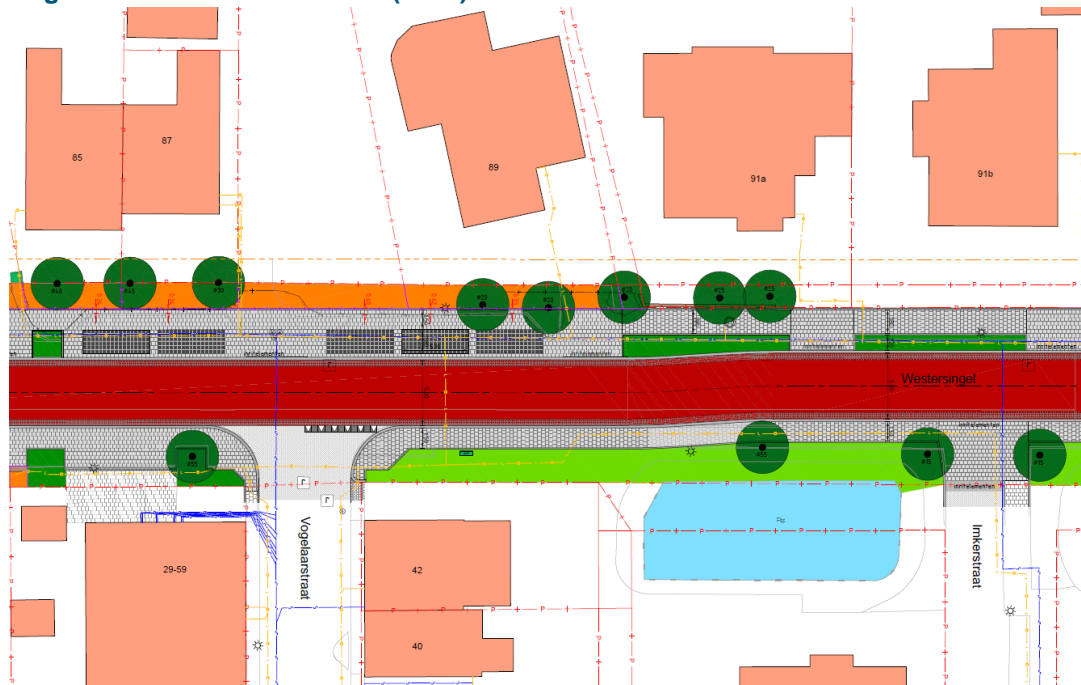
Qua klimaatadaptie is het aanleggen van een trottoir aan de even zijde inderdaad minder wenselijk, maar indien afwatering direct op de sloot gewenst is, zijn hiervoor technische mogelijkheden beschikbaar, bijvoorbeeld door middel van kolken die direct op de sloot afwateren of een holle ruimte onder het trottoir. Ook voor wortelopdruk zijn technische mogelijkheden, zoals het gebruik van worteldoek om te voorkomen dat het trottoir vaker kapot gaat.

Het argument van bewoners dat fietsers sneller in de sloot zullen vallen, is in principe geen reden om geen voetpad aan te leggen aan de even zijde. Voetgangers en kinderen met kleine fietsjes op het trottoir kunnen immers even makkelijk in de sloot vallen en fietsers worden door de vormgeving van de weg, met een rabatstrook aan de buitenzijden, juist op enige afstand van de rand van de weg gehouden.

Als we alle bovenstaande argumenten bij elkaar zetten, komen wij tot de conclusie dat het weliswaar gebruikelijk is om het trottoir aan de zijde van de woningen te plaatsen, maar dat er in dit specifieke geval veel argumenten zijn om het trottoir juist aan de andere zijde van de weg te plaatsen. Door wel een parkeerstrook aan de oneven zijde te plaatsen wordt ruimte gecreëerd tussen de uitritten van de woningen en de fietsstraat, waardoor het oprijden van de fietsstraat veiliger wordt. Wel is een vereiste dat deze parkeerstrook volledig vrij van begroeiing is, zodat het zicht vanaf de uitritten verbeterd wordt. Bovendien is een kleine uitstapstrook naast de auto's noodzakelijk om veilig uit te kunnen stappen aan de woningzijde van de parkeerstrook. In deze smalle uitstapstrook kunnen dan ook de kabels en leidingen geplaatst worden die niet onder de weg gelegd mogen worden.

5.3 Kruispunten

Vogelaarstraat en Imkerstraat (west)



Figuur 8 ontwerp Westersingel (westelijk deel)

Op het ontwerp van deze kruispunten valt het volgende op:

1. De voorrang op het kruispunt Vogelaarstraat is geregeld met haaiantanden;
2. De voorrang op het kruispunt met de Imkerstraat (west) is geregeld door een uitritconstructie.

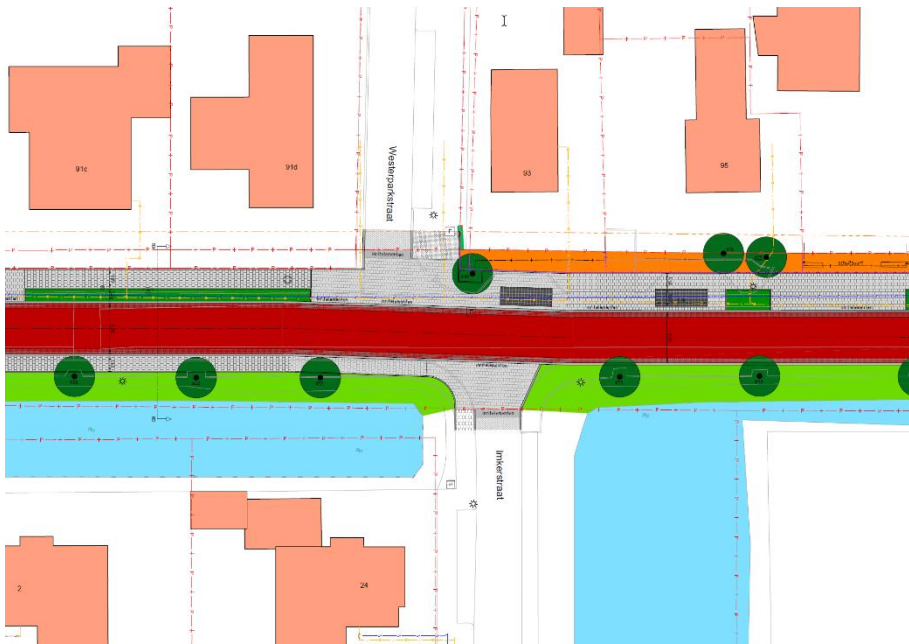
Oordeel:

1. De voorrangsregeling op dit kruispunt is afwijkend van de overige kruispunten. Tenzij hier een valide reden voor is (die wij niet direct zien), past deze vorm niet in het principe van de overige kruispunten;
2. Een kruispunt van een Fietsstraat met een ETW30 door middel van een uitritconstructie is een logische keuze, passend binnen de richtlijnen. Een fietsstraat heeft een sterke verblijfsfunctie, waarbij de auto ondergeschikt is aan de fietser. Vanuit deze gedachte is het logisch om de fietsstraat voorrang te verlenen op de zijwegen.

Advies

Voor beide kruispunten is het wenselijk de voorrangsregeling uniform te laten zijn met elkaar, om mogelijke verwarring onder verkeersdeelnemers te voorkomen. Het heeft de voorkeur om de voorrangsregeling met de Vogelaarstraat in te richten met inritblokken. Voor het gehele ontwerp geldt dat de aansluitingen, van zijwegen op de Westersingel, met standaard inritblokken worden gerealiseerd en de oprit van woningen met verlaagde of schuine band worden aangesloten op de Westersingel. Hiermee is er toch een onderscheid te maken tussen de twee soorten uitritten.

Westerparkstraat en Imkerstraat (oost)



Figuur 9 Ontwerp Westersingel (oostelijk deel)

In het ontwerp van deze kruispunten valt het volgende op:

1. De kruisende wegen hebben een geregelde voorrangregeling, door middel van een uitritconstructie;

Bij de schouw op locatie is daarnaast opgevallen dat in de tuin van huisnummer 91d een hoge schutting aanwezig is, waardoor het zicht op de weg ontnomen wordt. Hierdoor komen voetgangers vanaf de zuidzijde op een voor automobilisten onzichtbare plek de kruising op. Deze situatie kan verbeterd worden door de rijbaan van de Westerparkstraat naar het midden te verleggen. Dit gaat ten koste van de parkeerplaatsen, maar maakt de situatie wel verkeersveiliger

Oordeel:

1. De uitritconstructie is hier een juiste keuze. Zie het oordeel bij de vorige kruispunten;

Advies

Wij adviseren beide uitritten vorm te geven als uitritconstructies. Ook adviseren wij na te gaan of het mogelijk is de aansluiting van de Westerparkstraat verder in het midden tussen de percelen neer te leggen. Zoals in paragraaf 5.2 geconcludeerd adviseren wij ook het trottoir aan de oostzijde van de weg te laten liggen en aan de westzijde niet neer te leggen.

Boerhaavestraat en Oudelandselaan

De kruispunten van de Westersingel met de Boerhaavestraat en de Oudelandselaan vallen op dit moment buiten de scope van het onderzoek. Wel zijn er een aantal punten die ons hier tijdens de schouw en in het ontwerp zijn opgevallen. Deze punten geven wij graag mee voor het vervolgproces;

- De locatie van de knip bij de Boerhaavestraat ligt excentrisch ten opzichte van de rest van de kruising Boerhaavestraat. Dit komt door de aanwezigheid van een kleine weg over het perceel naast de parkeerplaats, waar in de toekomst Klein Berkeloo moet gaan komen. In samenhang met deze ontwikkeling kan gezocht worden naar optimalisaties van de kruising.
- De kruising met de Boerhaavestraat is een ontwerpogave die sterk samenhangt met de toekomstige verkeersstructuur rondom het winkelcentrum Westersingel. De samenkomst tussen expeditieverkeer en doorgaande fietsers op de hoofdstructuur vormt hierbij een belangrijk aandachtspunt;
- De kruising Oudelandselaan is in de huidige situatie onoverzichtelijk en de gelijkwaardige voorrangssituatie wordt door de weggebruiker niet begrepen, dit zorgt voor verkeersonveiligheid. Bovendien bevindt het volgende, meer opvallende kruisingsvlak (Oudelandselaan – Brielse Meerstraat) zich dicht op deze kruising. De kruising met de Brielse Meerstraat, waar direct ook de Oudelandselaan zich splitst in twee rijbanen, trekt sterk de aandacht van de weggebruiker, waardoor de fietsoversteek weg valt. Vanaf de andere kant valt de fietsoversteek juist weg achter de tuin van huisnummer 109;



Figuur 10 Huidige situatie Oudelandselaan

- De Oudelandselaan tussen de Brielse Meerstraat en Noordeindseweg kent een 30km/u regime, maar deze wordt veelvuldig overtreden, vooral ook omdat het wegbeeld niet past bij deze snelheid. Dit verhoogt het risico op (ernstige) ongevallen op de kruising Westersingel – Oudelandselaan.

5.4 Parkeervoorzieningen

In het ontwerp zijn in totaal 19 parkeerplaatsen getekend. Dit zijn er 4 meer dan de huidige 15 aanwezige parkeerplaatsen. Gezien het type woningen is de vraag of dit aanbod voldoende is voor deze woningen. Daarnaast beschikken veel woningen aan deze straat over opritten en/of een garage. De gemeente Lansingerland stelt in hun parkeernormen (zie Figuur 11 en Figuur 12), dat bij aanwezigheid van een oprit en/of garage deze in mindering gebracht moeten worden op de parkeernorm per type woning.

Voor het opstellen van de parkeerbalans, wordt aangenomen dat iedere woning aan de Westersingel een koopwoning is. Verder wordt uitgegaan van de norm die geldt binnen de bebouwde kom.

Voorziening	Per	Bebouwde kom Lansingerland	Rest Lansingerland	Aandeel bezoek
koop, vrijstaand	woning	2,2	2,4	0,3
koop, twee-onder-één-kap	woning	2,1	2,2	0,3
koop, tussen/hoek	woning	1,9	2,0	0,3
koop, etage duur	woning	2,0	2,1	0,3
koop, etage midden	woning	1,8	1,9	0,3
koop, etage goedkoop	woning	1,6	1,6	0,3
huur, vrije sector	woning	1,9	2,0	0,3
huur, sociale huur	woning	1,6	1,6	0,3
huur, etage duur	woning	1,8	1,9	0,3
huur, etage midden/goedkoop	woning	1,4	1,4	0,3
aanleunwoning en serviceflat	woning	1,1	1,2	0,3

Figuur 11 Parkeernormen gemeente Lansingerland (bron: nota parkeernormen Lansingerland)

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings- aantal	Dimensies pp op eigen terrein
Geen oprit, wel garage (bij woning)	1,0	0,4	
Geen oprit, wel garagebox (niet bij woning)	1,0	0,5	
Enkele oprit zonder garage	1,0	0,8	Min. 5,0 meter diep
Enkele oprit + garage	2,0	1,0	Min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2,0	1,0	
Lange oprit + garage	3,0	1,3	
Dubbele oprit zonder garage	2,0	1,7	Min. 4,5 meter breed
Dubbele oprit + garage	3,0	1,8	Min. 4,5 meter breed

(Bron: CROW, publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie)

Figuur 12 correctiefactoren parkeren gemeente Lansingerland (bron: nota parkeernormen Lansingerland)

Op basis van woontypes en de aanwezige opritten/garages is de uiteindelijke parkeervraag ongeveer 28 parkeerplaatsen, zoals in Figuur 13 te zien is. In het huidige ontwerp zijn dit er maar 19. Vanwege ruimtegebrek kunnen deze in het huidige ontwerp niet worden verwerkt, omdat deze 19 al krap aan zijn ingepast. Het is aan de gemeente Lansingerland om een goede verantwoording voor deze afwijking te formuleren, of 9 extra vakken te realiseren in het gebied. Dit kan bijvoorbeeld in het gebied aan de noordzijde waar nu nog geen ontwerp voor is (de huidige parkeerplaats). Mogelijk kan ook het verschuiven van de knip nog extra ruimte opleveren voor parkeren.

Soort woning	Aantal woningen	Parkeernorm	Correctie	Parkeervraag
Vrijstaand; korte oprit	1	2,2	0,8	1,4
Vrijstaand; korte oprit + garage	2	2,2	1,0	2,4
Vrijstaand; lange oprit	1	2,2	1,0	1,2
Vrijstaand; lange oprit + garage	7	2,2	1,3	6,3
Tussen/hoek woning; geen oprit/garage	1	1,9	-	1,9
Tussen/hoek woning; lange oprit	2	1,9	1,0	1,8
Twee onder een kap; geen oprit / garage	1	2,1	-	2,1
Twee onder een kap; korte oprit	2	2,1	0,8	2,6
Twee onder een kap; korte oprit + garage	1	2,1	1,0	1,1
Twee onder een kap; lange oprit	4	2,1	1,0	4,4
Twee onder een kap; lange oprit + garage	4	2,1	1,3	3,2
Totaal	26	-	-	28,4

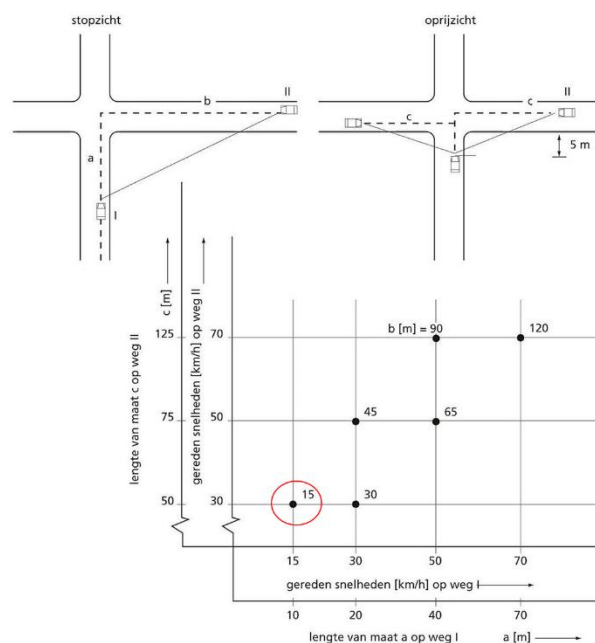
Figuur 13 Berekening parkeerbalans Westersingel

Maatvoering Parkeervakken

De parkeervakken in het ontwerp hebben een afmeting van 5,10 meter (lang) bij 2,10 meter (breed). Er zijn in het ASVV (CROW-richtlijn) geen gegevens gevonden over de maatvoering van verhoogd parkeren. Het ASVV 2021³ schrijft voor dat parkeervakken bij voorkeur een lengte hebben van 6 tot 7 meter. Hier wordt in het ontwerp niet aan voldaan met de lengte 5,10 meter. De leidraad DIOR⁴ van de gemeente Lansingerland schrijft voor om bij de maatvoering van parkeervakken uit te gaan van de laatste richtlijnen van het ASVV. Dit betekent dat er in het ontwerp minder vakken passen dan nu is ingetekend in verband met de afstand tot de opritten van woningen.

Zicht

Een aantal parkeervakken zijn zodanig dichtbij opritten van de woningen gelegen, dat deze het zicht op aankomend verkeer kunnen ontnemen. Het CROW⁵ stelt dat er tussen zijweg (of uitrit) en hoofdweg voldoende uitzicht moet zijn. Voor uitritten geldt dat op 2,50 meter vanaf de kant verharding van de hoofdweg, er minstens 15 meter zicht moet zijn op aankomend verkeer⁶ (zie Figuur 14). Echter, gezien het feit dat op de opritten geen 15 km/u gereden wordt, kan met iets minder genoeg genomen worden. Voor een optimale verkeersveiligheid is een obstakelvrij zicht van 15 meter noodzakelijk. In dit geval kan gezocht worden naar een optimum tussen de 15 meter en de beschikbare ruimte, omdat de snelheid (zeer) laag is.



Figuur 14 stop- en oprijzicht (bron: CROW)

³ Hoofdstuk 11.2.3: Rijbaan voor gemengd verkeer – met parkeren in havens

⁴ Duurzame Inrichting Openbare Ruimte; hoofdstuk 4.2.2. Parkeren

⁵ CROW: ASVV 2021; hoofdstuk 10.1.4 Kruispunten

⁶ CROW: HWO 2013 – Erfdoegangswegen hoofdstuk 6.2.2 Oprijzicht

6 Reflectie op het proces

Hoewel u ons niet expliciet gevraagd hebt het proces te beoordelen willen wij graag een aantal zaken meegeven die ons bij de uitvoering van dit onderzoek zijn opgevallen. Wellicht kunnen deze u helpen het vervolgproces efficiënter in te richten.

Ontwerpverantwoording

Het belangrijkste missende element in onze beoordeling is een ontwerpverantwoording. Doordat dit document ontbreekt is het voor ons, maar ook voor de bewoners lastig om na te gaan welke stappen genomen zijn en wat de gemaakte keuzes zijn. In een ontwerpverantwoording was het ook mogelijk geweest de context weer te geven en de beoordelingscriteria op basis waarvan tot dit ontwerp gekomen is. Daar waar afgeweken wordt van de richtlijnen had dit verantwoord kunnen worden in de ontwerpverantwoording, zodat voor iedereen helder is waarom afgeweken wordt.

Participatieproces

De gemeente heeft een uitgebreid en gedegen participatieproces opgezet, met een bewonersavond en vervolgens individuele gesprekken met bewoners. Voor de bewoners is echter niet helder hoe dit proces er uit ziet en wat er met hun input gedaan wordt. Deze communicatie, in combinatie met een heldere en navolgbare rapportage waarin context en keuzes verantwoord worden, kan zorgen voor veel meer begrip bij alle betrokkenen.

Context

Bij bewoners leeft een grote vraag naar duiding van de ontwikkeling van de fietsstraat in een bredere context. Voor zover ons bekend is, wordt binnen het project beperkt de samenhang gezocht met ontwikkelingen in de omgeving, met name de ontwikkeling van winkelcentrum Westersingel. De tekeningen die wij hiervan gezien hebben lijken te wijzen op een omleiding van fietsverkeer, wat kan leiden tot een sterke vermindering van de hoeveelheid fietsers op de Westersingel. Dit kan op zijn beurt de legitimering van de fietsstraat in het geding brengen.

7 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk bespreken we de belangrijkste conclusies en aanbevelingen. Deze hebben we in drie onderdelen uiteen gezet: fietsstraat, trottoir en communicatie

7.1 Fietsstraat

Over het principe op de Westersingel tussen de Boerhaavestraat en de Oudelandselaan in te richten als fietsstraat zijn wij (en is iedereen) het in grote lijnen eens. Om te kunnen bevestigen dat een fietsstraat een passend principe is bij de intensiteiten is echter een verantwoording noodzakelijk. Hiervoor moet een meting gedaan worden van de hoeveelheid auto's en fietsers op dit moment op de weg. Op basis van deze meting kan een schatting gedaan worden van toekomstige intensiteiten. Deze intensiteiten kunnen vervolgens ook weer gebruikt worden om te bepalen hoe breed de fietsstraat dient te zijn. Daarnaast dient nog een oplossing gevonden te worden voor kerende en stilstaande vrachtwagens, die de verkeerssituatie op de fietsstraat minder veilig maken.

- **Het principe fietsstraat ligt in principe vast, door middel van tellingen kan bepaald worden hoe breed de fietsstraat moet worden**

7.2 Trottoirs

Hoewel het gebruikelijk is om het trottoir aan de woningzijde van een weg te plaatsen, adviseren wij in dit geval daarvan af te wijken en het voetpad aan de “even” zijde van de Westersingel aan te leggen. Deze locatie biedt een betere aansluiting op de bestemmingen van de voetgangers en een veiliger looproute in verband met de grote hoeveelheid uitritten aan de “oneven” zijde. Klimaatadaptieve maatregelen kunnen genomen worden door het gebruik van innovatieve maatregelen.

- **De trottoirs tussen de Boerhaavestraat en Westerparkstraat kunnen aan twee zijden blijven liggen**
- **Wij adviseren het trottoir tussen de Westerparkstraat en de Oudelandselaan aan de “even” zijde neer te leggen**

7.3 Communicatie in het vervolgproces

Wij adviseren naast bovenstaande inhoudelijke zaken ook het participatietraject te herstarten en bij elke stap in de participatie goed duidelijk te maken wie wat bepaalt en om welke redenen zaken gedaan worden. Het vastleggen van afspraken en keuzes is hierbij van het hoogste belang. Op deze manier blijft alles voor iedereen navolgbaar en wordt door alle betrokkenen over hetzelfde gesproken, zonder langs elkaar te praten, zonder onduidelijkheid over achterliggende redenen.

We adviseren om ook bij de ontwerpen van de kruisingen aan het begin en het einde van de weg (boerhaavelaan en Oudelandselaan) de bewoners expliciet en uitgebreid mee te nemen in het ontwerpproces. Bewoners weten goed wat hier speelt en wat de risico's zijn. Door hen mee te nemen in het proces ontstaat een meerwaarde voor zowel gemeente als bewoners, die zich hierin gehoord zullen voelen.

- **Het meenemen van bewoners in het ontwerpproces is belangrijk voor het slagen van dit project**