



**VOORBLAD**

**Advies nota aan de Raad**

---

<i>Registratienummer:</i>	169
<i>Datum:</i>	22 februari 2010
<i>Soort Voorstel:</i>	Advies nota
<i>Onderwerp:</i>	Krimwijk II, Kruispunt Prof. Boerhaaveweg–Badhuisstraat
<i>Portefeuillehouder:</i>	Wethouder H. Tjalma–den Oudsten
<i>Programma:</i>	Ruimte en bouwen Hoofddoel Ruimtelijke keuzes voor kwaliteit van de leefomgeving Subdoel Bestemmingsplannen
<i>Begrotingswijziging:</i>	Nee
<i>Bijlagen:</i>	Ja
<i>Stukken ter inzage:</i>	Nee
<i>Beslispunten:</i>	In afwijking van het PVE Krimwijk II, in te stemmen met de uitvoering van het kruispunt Prof. Boerhaaveweg–Badhuisstraat als voorrangskruising zonder VRI.



## **Advies nota aan de Raad**

### **Inleiding**

In het PVE van Krimwijk II is de reconstructie van het kruispunt Prof. Boerhaaveweg–Badhuisstraat voorzien. Het door de Raad vastgestelde PVE gaat uit van een herinrichting met een mini-rotonde. Bij de technische uitwerking is gebleken dat de inpassing van de beoogde mini-rotonde op ruimtelijke problemen stuitte. In 2007 zijn alternatieven onderzocht voor de verkeersafwikkeling op deze kruising. Met een opinienota zijn de keuze mogelijkheden voorgelegd aan het college. Op 14 november 2007 heeft het college besloten het kruispunt vorm te geven als voorrangskruising zonder VRI. Deze vormgeving was het meest geschikt vanuit het oogpunt van realisatie en kostenaspecten. Het grootste knelpunt voor de aanleg van een rotonde was de ruimtelijke inpassing en het bijkomende kostenaspect voor de gemeente. Om de rotonde te kunnen realiseren is verplaatsing van het gemaal en aanpassen van de haven noodzakelijk.

In een groot onderhoudsproject van afdeling Ruimtelijk Beheer is de vervanging van het gemaal opgenomen. Het gemaal wordt om technische redenen verplaatst. Hiermee wordt ruimte gecreëerd waardoor een rotonde mogelijk ruimtelijk inpasbaar is.

Omdat deze informatie ten tijde van het vorige besluit nog niet bekend was is de mogelijkheid van de aanleg van een rotonde conform PVE nogmaals bekeken. Aan de afdeling Ruimtelijk Beheer afdeling Verkeer en Vervoer is gevraagd een kruispuntanalyse uit te voeren. Deze analyse van 25 september 2009 is in de bijlage opgenomen.

### **Beoogd effect**

Kruispunt dusdanig vormgeven dat het toegenomen verkeer op een verkeersveilige manier kan worden afgewikkeld.

### **Argumenten**

#### *1.1 Advies is conform collegebesluit november 2007*

In 2007 is met een opinienota de keuze voor een kruispunt oplossing voorgelegd. Het college heeft toen besloten voor de aanleg van een voorrangskruising zonder verkeersregelinstantie (VRI).

#### *1.2 Het betreft een verkeersveilige oplossing*

Bij de kruispuntanalyse is onderzocht of het verkeerstechnisch en ruimtelijk mogelijk is het kruispunt Prof. Einsteinlaan–Badhuisstraat/Prof. Boerhaaveweg verkeersveiligere vorm te geven binnen de ruimte ontstaan door de nieuwe ontwikkelingen. Geconcludeerd kan worden dat zowel een rotonde als een voorrangskruispunt veilige kruispuntoplossingen zijn. De rotonde scoort vanuit verkeersoogpunt iets hoger omdat het nog iets betere verkeersveiligheidskenmerken heeft ten opzichte van een voorrangsgeregeld kruispunt. Op het ontwerp van het voorrangsgeregeld kruispunt uit 2007 zijn aanbevelingen gedaan om de verkeersveiligheidskenmerken te verbeteren. Het huidige ontwerp is hierop aangepast waardoor de verkeersveiligheid vooral voor fietsers en voetgangers verbetert ten opzichte van het huidige kruispunt

#### *1.3 Aanlegkosten voor voorrangskruising zonder VRI zijn voor de gemeente nihil*

De voorrangskruising zonder VRI wordt gerealiseerd en betaald door de projectontwikkelaar Park Allemansgeest van Krimwijk II.

#### *1.4 Beoogde minirotonde voldoet niet aan verkeerskundige eisen.*



## **Advies nota aan de Raad**

De beoogde minirotonde kan het zwaarverkeer niet afwikkelen door de krappe maatvoering. Het kruispunt Prof. Einsteinlaan–Badhuisstraat/Prof. Boerhaaveweg maakt onderdeel uit van de busroute lijndiensten 45 en 48. Voor een goede verkeersafwikkeling is een grotere maatvoering benodigd.

### *1.5 Een rotonde is ruimtelijk moeilijk inpasbaar*

Voor een goed functionerende rotonde binnen de bebouwde kom moet uitgegaan worden van een buitenstraal van 16.00 meter en een binnenstraal van 10.50 meter om het gemotoriseerde verkeer af te wikkelen. De ligging van een rotonde wordt bepaald door de aansluitende wegen. Naast de rotonde dienen voorzieningen voor voetgangers en fietsers aangebracht te worden. In de bijlagen is een schetsmatig kaartje opgenomen van de ruimtelijke impact. Hieruit blijkt dat de rotonde te dicht tegen de woningen aan de Badhuisstraat komt te liggen. Dit is ruimtelijk, geluidstechnisch en maatschappelijk niet wenselijk. Daarbij moet, om realisatie mogelijk te maken, het gemaal verplaatst worden en de haven met de duikerconstructie ter plaatse van de Prof. Boerhaaveweg aangepast worden.

### *1.6 Voorrangskruising kan relatief snel worden aangelegd*

Voor de aanleg van een voorrangskruising kan worden volstaan met een wijziging op het bestemmingsplan waartoe het college bevoegd is. De proceduretijd is relatief kort.

Het snel aanleggen van een voorrangskruising is om de volgende redenen van belang:

- Met de bewoning van Krimwijk II neemt de verkeersdruk op de Boerhaaveweg toe. Er is gemerkt dat veel bewoners klagen over een verkeersonveilige situatie op dit kruispunt. Veel bewoners van Krimwijk II hebben schoolgaande kinderen die nu nog buiten Krimwijk II naar school gaan. Hoewel uit de verkeersongevallengegevens blijkt dat het kruispunt geen blackspot is, wordt het kruispunt (met name de oversteek vanuit de Badhuisstraat) toch als onveilig ervaren. Dit komt door de combinatie van de continue verkeersstroom op de Badhuisstraat – Prof. Einsteinlaan, ontbreken van duidelijke fietsstroken, beperkte zichtlengte voor voetgangers en een voorrangssituatie voor het afbuigende verkeer. Door de verkeersomleiding als gevolg van de Traverse is het kruispunt zwaarder belast dan normaal. Dit heeft mede bijgedragen aan het onveiligheidsgevoel van bewoners.
- De verkeersdruk op het kruispunt als gevolg van het ontbreken van een noordelijke ontsluiting is hoog. Krimwijk II ontsluit momenteel alleen via de Prof. Boerhaaveweg. Het reconstrueren van de kruising is van belang voor een optimale verkeersafwikkeling.

Voor het realiseren van een rotonde is een projectbesluit of een nieuw bestemmingsplan nodig.

Hiervoor geldt een proceduretijd van minimaal een halfjaar tot een jaar.

### *2.1 Voorrangskruising zonder VRI is in afwijking van PVE Krimwijk II*

In februari 2004 is het PVE van Krimwijk II vastgesteld door de Raad. Het PVE gaat uit van de aanleg van een mini-rotonde. De aanleg van een voorrangskruising zonder VRI is in afwijking van het PVE en van dien orde dat deze daarom ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan de Raad.

## **Kanttelingen**

### *1.1 Uitgangspunt is de realisatie van de Noordelijke ontsluiting*

Het ontwerp van het kruispunt is gebaseerd op een tweezijdige ontsluiting van Krimwijk II. Als de beoogde Noordelijk Ontsluiting van Krimwijk II niet wordt aangelegd moet de kruising anders worden



## **Advies nota aan de Raad**

ingericht. Mogelijke ontwerpvarianten moeten dan opnieuw worden gezien. Voor als nog is het uitgangspunt de aanleg van een tweezijdige ontsluiting conform Raadsbesluit maart 2003.

### **Communicatie**

Omwonenden worden geïnformeerd (middels brief en website) na het Raadsbesluit als de planning en uitvoering meer concreet is.

### **Financiën**

Het aanleggen van een voorrangskruising wordt door de ontwikkelaar van Krimwijk II betaald. De gemeente hoeft hiervoor geen extra kosten te maken.

Na het collegebesluit van november 2007 heeft de ontwikkelaar een ontwerp laten maken voor de voorrangskruising zonder VRI. De ontwikkelaar heeft aangegeven als er nu alsnog een rotonde moet worden aangelegd de extra kosten die gemoeid zijn met het maken van een ontwerp van een rotonde niet te willen betalen. Daarbij zullen, bij aanleg van een rotonde, de kosten voor het verplaatsen van het gemaal en het aanpassen van de haven voor rekening van de gemeente kunnen komen. Kosten waarvoor in 2007, rekening houdend met aanwezige vervangingsbudgetten, een aanvullend budget van €300.000 – €600.000 benodigd was.

Burgemeester en Wethouders van Voorschoten

de secretaris.

de burgemeester.



## **Besluit**

*Registratienummer: 169*

De raad der gemeente Voorschoten;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 22 februari 2010;

besluit:

In afwijking van het PvE Krimwijk II, in te stemmen met de uitvoering van het kruispunt Prof. Boerhaaveweg–Badhuisstraat als voorrangskruising zonder VRI.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering  
van de raad der gemeente Voorschoten,  
gehouden op 2010.

de griffier,

de voorzitter,