

Datum vergadering

Onderwerp

Vaststellen Voorlopig Ontwerp Herinrichting Stationsstraat

Beslispunten (Voorstel)

1. Het Voorlopig Ontwerp Herinrichting Stationsstraat vast te stellen en daarbij te kiezen voor het inrichten van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) tussen de Mennestraat en de Industrieweg en een erftoegangsweg (30 km/uur) tussen Mennestraat en Nijkerkerstraat.
2. Het Voorlopig Ontwerp voor een periode van 4 weken ter inzage te leggen.

Inleiding

Het verkeerskundige deel van de Gebiedsvisie Stationsstraat is op 4 april 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. Er is daarbij gekozen voor een toekomstige inrichting die is afgestemd op de specifieke randvoorwaarden, uitgangspunten of kenmerken van de verschillende deelgebieden. Dat betekent dat aan de voorkant is gekozen voor een niet-uniforme inrichting van de weg en de openbare ruimte. Bij de besluitvorming rond de Henslare is wel afgesproken dat de Stationsstraat als geheel moet worden afgewaardeerd. Eind 2018 is daarom al een verbod ingesteld op al het doorgaande vrachtverkeer. Tegelijkertijd blijft de Stationsstraat belangrijk als route voor de (bus)verbinding van en naar het station. Ook hulpdiensten moeten de weg vlot kunnen passeren. Het ontwerp moet daarom aan verschillende eisen voldoen. Dit vraagt om het afwegen van belangen en het maken van weloverwogen keuzes. Eind 2019 zijn, met gebruikmaking van het toegekende voorbereidingskrediet, de eerste ideeën over het wegontwerp (in de vorm van een voorkeursvariant) voorgelegd aan bewoners en belanghebbenden. Waar mogelijk zijn de ingediende reacties verwerkt in het Voorlopig Ontwerp (VO) dat wij in dit collegevoorstel presenteren. Het VO betreft het weggedeelte van de Stationsstraat tussen de rotonde bij de Industrieweg en de rotonde op de N798/N303 (Oude Rijksweg / Nijkerkerstraat). Het VO inclusief de technische onderbouwing en de beargumentering vindt u in de bijlagen.

Beoogd effect

1. Voor het weggedeelte tussen de Industrieweg en de Mennestraat willen we bereiken dat er een verkeersveilige ontsluitingsweg wordt gerealiseerd die voldoet aan de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/uur.
2. Voor het weggedeelte tussen de Mennestraat en de Nijkerkerstraat willen we bereiken dat er een verkeersveilige woonstraat wordt gerealiseerd die zo veel als mogelijk voldoet aan de inrichtingseisen van een verblijfsgebied van 30 km/uur.
3. Met het ter inzage leggen van het Voorlopig Ontwerp hopen we draagvlak te creëren bij de inwoners en bij andere belanghebbenden.

Argumenten

1.1 Het Voorlopig Ontwerp (VO) is conform de uitgangspunten van de Gebiedsvisie

Omdat de Stationsstraat een aanzienlijke lengte heeft (circa 1,5 km) is het aanvaardbaar om de inrichting van de Stationsstraat per deelgebied te laten verschillen. De verschillen richten zich onder meer op de positie van de fietser, breedte van de voetpaden, wel of geen langs-parkeren en de aanwezigheid van openbaar groen. Het VO is niet alleen gebaseerd op dit uitgangspunt, maar geeft ook verdere invulling aan het afwaarderen van de Stationsstraat. Dit komt onder meer tot uiting in een (visueel) versmald wegprofiel, bredere voetpaden en het toepassen van een (beperkt) aantal plateaus.

1.2 De beoogde gebruiksfuncties van de twee wegvakken rechtvaardigen het VO

Het volledig afwaarderen van de Stationsstraat zou idealiter betekenen dat de gehele weg wordt ingericht als 30-km-zone. Dit snelheidsregime is echter problematisch voor de lijnbus (vanwege de noodzakelijke aansluiting met de trein) en de aanrijtijden voor de hulpdiensten. Het inrichten van de straat als 50-km-zone levert (vanwege de minimale breedte) weer een probleem op voor de aanleg van de gewenste parkeerplaatsen. Kortom: er moeten keuzes worden gemaakt. De belangrijkste keuze is gemaakt op basis van de beoogde gebruiksfuncties: een erftoegangsweg (woonstraat) tussen Mennestraat en Nijkerkerstraat en een ontsluitingsweg tussen Mennestraat en Industrieweg. Op basis hiervan is het VO voor beide wegvakken ingericht. Voor de technische onderbouwing van de detailkeuzes, verwijzen wij u naar de bijlage.

2.1 Op basis van de reacties op het VO kan een Definitief Ontwerp worden gemaakt

Nadat het VO ter inzage is gelegd voor een periode van 4 weken, worden alle ingediende zienswijzen voorzien van een reactie. Waar mogelijk wordt het ontwerp aangepast. Op basis hiervan wordt het Definitieve Ontwerp (DO) inclusief reactienota aangeboden aan uw college. Wij streven ernaar dit (ruim) vóór het zomerreces te doen. Direct na de zomer kan de raad dan worden gevraagd om voor realisatie van het DO een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen.

Kanttekeningen

1.1 De betrokken externe adviseurs zitten niet op één lijn met hun advies en voorkeur

Het VO is mede tot stand gekomen door het consulteren van een aantal externe adviseurs: de Fietsersbond, de Adviescommissie Wonen (VAC) en de verkeersadviseur van de politie hebben hun reactie gegeven op de voorkeursvariant die ook is voorgelegd aan bewoners en andere belanghebbenden. Helaas moeten we constateren dat deze adviseurs niet op één lijn zitten met hun advies en voorkeur. De Fietsersbond en VAC zijn van mening dat de Stationsstraat in zijn geheel als woonstraat (30 km/uur) zou moeten worden ingericht ten behoeve van de veiligheid en duidelijkheid van en voor de weggebruiker. Dit kan echter alleen gerealiseerd worden als de buslijn (107) een andere route krijgt; dit is niet wenselijk en bovendien geeft een andere route ook weer andere nadelen. De verkeersadviseur van de politie is van mening dat de 30 km-zone anders ingericht zou moeten worden. De snelheid van 30 km/uur wordt in dit VO namelijk onvoldoende afgedwongen, waardoor handhaving niet kan worden toegezegd. Over de inrichting van de 50 km-zone is de verkeersadviseur wel tevreden omdat dit wegvak conform de landelijke richtlijnen van het CROW is ontworpen. Handhaving is hier wel mogelijk.

1.2 Ook bewoners zitten qua voorkeuren niet op één lijn

De bewoners en andere belanghebbenden hebben ook geen uniforme voorkeur qua snelheidsregime. Circa de helft is vóór een 30-km-zone, de andere helft ziet liever een 50-km-zone. Ook de andere voorkeuren (ten aanzien van de weginrichting, het toepassen van plateaus, locatiekeuzes ten aanzien van groen- en parkeerstroken) zijn divers, in de meeste gevallen bepaald door het individuele belang. Waar mogelijk zijn de individuele belangen meegenomen in het VO en indien mogelijk zal dit ook gebeuren met de verzoeken die nog gedaan worden bij het ter inzage leggen. Voor het overige dient het ontwerp het algemeen belang te dienen. Dit vraagt om keuzes. Op basis van de kaders zijn heldere afwegingen gemaakt die hebben geleid tot een VO dat in praktische zin zo goed mogelijk invulling geeft aan de beoogde gebruiksfuncties.

1.3 De richtlijnen van het CROW pleiten voor een uniform wegbeeld voor beide wegvakken

De landelijke richtlijnen van het CROW zijn uiteraard ook voor dit wegontwerp leidend. Deze richtlijnen schrijven eigenlijk voor dat er op één tracé sprake is van een (zo) uniform (mogelijk) wegbeeld. Dit vanuit de gedachte dat eenduidigheid zorgt voor duidelijkheid bij de weggebruiker en daarmee voor voorspelbaar en veilig weggedrag. Echter, op een tracé van 1,5 km met een tweetal wegvakken met ieder zijn eigen karakter qua openbare ruimte, rechtvaardigen een “knip” ter hoogte van de Mennestraat. Het westelijke wegvak is (als gebiedsontsluitingsweg met 50 km/uur) binnen dit VO conform de CROW-richtlijnen ingericht. Ook het oostelijk deel (woonstraat met 30 km/uur) is op basis van de CROW-principes op een veilige manier ingericht. Het enige dat ontbreekt, is het “hard” afdwingen van de maximum snelheid van 30 km/uur. Dit kan alleen met fysieke snelheidsremmers (drempels e.d.). Daarvoor is – op basis van de kaders – niet gekozen, omdat dit negatieve gevolgen heeft voor de busverbinding en de aanrijtijden van de hulpdiensten. Wegbeheerders hebben de vrijheid van CROW-richtlijnen af te wijken, mits goed beargumenteerd. Deze onderbouwing is er in voldoende mate.

1.4 Op basis van andere belangenafwegingen zijn andere detailkeuzes denkbaar

Uiteraard is het mogelijk om andere keuzes te maken binnen dit Voorlopig Ontwerp (VO). Maar naar onze mening is de basis van het ontwerp goed doordacht, verklaarbaar en verdedigbaar. Daarom adviseren wij eventuele aanpassingen aan het ontwerp te beperken tot details die op basis van ingediende zienswijzen nog kunnen worden veranderd. Wij adviseren u daarom om dit VO vast te stellen en eventuele (kleine) aanpassingen in het Definitief Ontwerp (DO) op te nemen. Het advies over het DO wordt u naar verwachting eind juni, begin juli 2020 voorgelegd.

1.5 Een vastgesteld DO is noodzakelijk voordat de nutsbedrijven beginnen in juni 2020

De nutsbedrijven moeten medio 2020 met hun werkzaamheden beginnen. In de Stationsstraat worden veel kabels en leidingen vervangen. Dit werk zal naar verwachting vele maanden in beslag nemen. Voordat de nutsbedrijven starten, moet het ontwerp (in ieder geval op hoofdlijnen) zijn vastgesteld. Dit betekent dat het DO uiterlijk begin juli 2020 door het college moet zijn vastgesteld.

Uitvoering

Nadat het college het Voorlopig Ontwerp (VO) heeft vastgesteld, worden de volgende stappen genomen:

- Terinzagelegging van het vastgestelde VO gedurende 4 weken.
- Verwerking van ingediende reacties.
- Aanbieden reactienota aan het college van B&W incl. voorstel voor het vaststellen van het Definitief Ontwerp (DO).
- Opstellen raadsvoorstel voor het aanvragen van het noodzakelijke uitvoeringskrediet.
- Aanbesteden van het werk.
- Realisatie vanaf maart 2021 met een geplande oplevering medio 2021.

Op basis van het vastgestelde VO gaan de nutsbedrijven vanaf het einde van de bouwvak tot aan de kerst van 2020 veel kabels en leidingen vervangen. Dit vindt plaats voor rekening van de nutsbedrijven.

Financiële gevolgen

Door de raad is een voorbereidingskrediet van € 60.000,- beschikbaar gesteld. De kosten van uitvoering van dit werk (op basis van IBOR) zijn geraamd op € 715.000,-. De totale investering voor de Herinrichting Stationsstraat is bij het opstellen van de "Notitie kapitaalgoederen 2018-2022" geraamd op € 900.000,-. Vanuit het rioleringsbudget is er een financiële bijdrage ten behoeve van het afkoppelen. De hoogte van de bijdrage is afhankelijk van de afkoppelmogelijkheden, die nog nader worden onderzocht. Op dit moment wordt uitgegaan van een bedrag van € 260.000,-. Ook de elementenbegroting is nog niet gemaakt. Dit kan pas na het vaststellen van het Definitief Ontwerp (DO). Na vaststelling van het DO wordt het benodigde uitvoeringskrediet aangevraagd bij de gemeenteraad. Naar verwachting gebeurt dit eind 2020.

Bijlagen

1. Technische onderbouwing en beargumentering VO
(nr. 1166200)
2. Technische tekeningen Voorlopig Ontwerp – deel 1 van 2 – d.d. 29-04-2020
(nr. 1166201)
3. Technische tekeningen Voorlopig Ontwerp – deel 2 van 2 – d.d. 29-04-2020
(nr. 1166202)
4. Bomeneffectanalyse (BEA)
(nr. 1166203)

Portefeuillehouder	R. Koekkoek
Datum	01 mei 2020
Adviseur	B. Looyen / J.J. van den Hoek
Afdeling	Ruimte Beleid en Advies
Toestelnummer	9762 / 9761