

Onderwerp **Herinrichting oost-west tracé Westerbork Voorlopig
Ontwerp****Informatie**

Datum	5 februari 2019	Overleg gepleegd met:
Behandelaar	Geert van de Logt	☒ Financieel adviseur: Henk Heijnen
Zaaknummer	1327310	☐ Personeelsconsulent:
Portefeuillehouder	Wethouder Snijders	☐ Medewerker bestuur en juridische zaken:
Besluitvormend orgaan	Commissie Ruimte en Groen	☒ Communicatieadviseur: Miriam Fokkema
		☒ Inkoopadviseur: Marjolein Buitenwerf
		☐ Afdeling:
		☒ Naam medewerker: Abe Kooi, Wiebe Oosterhof, Tina de Jong, René Klein, Gerard Epping
		☐ Inspraak/adviesorgaan:

Aanleiding/voorgeschiedenis

Op 20 maart 2018 heeft het toenmalige college besloten om akkoord te gaan met de ideeën voor het tracé Westeinde-Hoofdstraat-Oosteinde in Westerbork (oost-west tracé), en deze ideeën voor te leggen aan het dorp in een openbare inloop/informatiebijeenkomst. Ook is destijds besloten om bij de bijeenkomst te polsen of de voorkeur van het dorp 50 of 30 km/u is voor het tracé. En bij de uitwerking van de ideeën een definitief besluit te nemen voor een snelheid van 50 of 30 km/u.

Op 25 april 2018 hebben we de ideeën in een inloopbijeenkomst gepresenteerd. Ook is er tijdens de inloopbijeenkomst een enquête gehouden over het terugbrengen van de bomen aan het Westeinde naast het instellen van een maximumsnelheid van 50 of 30 km/u.

De enquêteresultaten en de opmerkingen op de ideeën hebben wij geanalyseerd en wanneer mogelijk verwerkt en uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp. Over een aantal punten vernemen wij graag uw mening.

Voorstel**Toelichting voorstel**

Hieronder beschrijven we het Voorlopig Ontwerp. Eerst beschrijven wij de onderdelen die in de beide varianten hetzelfde zijn. De verschillen tussen 50 km/u en 30 km/u benadrukken wij daarna apart.

Als college hebben wij geen voorkeur uitgesproken voor 50 of 30 km/u. Wij zijn gehouden aan het door u vastgestelde Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan, waarin het oost-west tracé is aangegeven als 50 km/u-weg. Uit de enquête blijkt een meerderheid van de respondenten voor 30 km/u te zijn. Omdat u ook heeft aangegeven dat u burgerparticipatie erg belangrijk vindt, vernemen wij graag uw mening. Ook willen wij graag uw mening weten over de aanleg van zebrapaden.



Onderdelen in beide varianten

De herinrichting gaat over het gebied van de Zwiggelterstraat tot aan het Van Weezelplein en van de Kerkhoflaan tot aan de nieuwe rotonde Brandenweg. In beide ideeën krijgt de fietser nadrukkelijk ruimte en echt een plek op de straat. Dit doen we door aan beide kanten van de weg fietsstroken te maken van 1,70 meter breed. Voor de voetgangers maken we een trottoir van minimaal 1,50 meter breed.

Aan het Westeinde brengen wij bomen terug. De vorige bomen moesten we door ziekte in de kastanjes helaas kappen. In het nieuwe ontwerp komen bomen die niet al te groot worden en een smalle kroon hebben.

Aan het Westeinde krijgt het huidige riool in het midden van de rijbaan de functie van hoofdriool. De nevenriolen in de trottoirs komen te vervallen. Aan de Hoofdstraat en het Oosteinde moeten we de riolering vervangen. We leggen gelijk een regenwaterriool aan.

De plekken in het tracé waar winkels of horeca zijn, krijgen een dorps-/verblijfskarakter. Hier maken we in de straat een pleintje. Dit zorgt voor een onderbreking in het straatprofiel. We passen hier elementenverharding toe van gebakken klinkers in de rijbaan, fietsstroken en voetpaden. Hier stellen we voor om wat kleinere bomen met meer sierwaarde te planten. De beplanting wordt gelijk of gelijkwaardig aan de beplanting die we nu op het Van Weezelplein toepassen.

De overige delen in het tracé krijgen een woonkarakter. We passen asfalt toe in de rijbaan en fietsstroken en gebakken klinkers in de voetpaden. We markeren de kruispunten met een plateau met omranding. Deze plateau's krijgen een lichte verhoging. We kiezen er bewust voor om geen drempels te maken voor het beperken van geluids- een trillingsoverlast.

Door de brede fietsstroken, de pleintjes, de plateaus, de bomen en de beplanting willen we het tracé een dorps- en verblijfsbeeld geven. We proberen hiermee het gedrag van de automobilisten te beïnvloeden zodat zij hun snelheid verlagen/aanpassen.

Variant 50 km/u

Op het hele tracé, behalve bij het van Weezelplein, geldt nu een maximumsnelheid van 50 km/u. Wanneer we dit houden, blijven het Westeinde-Hoofdstraat-Oosteinde voorrang houden op de zijwegen. Dit is volgens de richtlijnen/voorschriften en het huidige Gemeentelijke Verkeer- en VervoerPlan.

Dilemma/risico

Door het in stand houden van de voorrangssituatie hoeven de automobilisten niet automatisch hun snelheid en gedrag aan te passen bij de kruisingen. Dit betekent vaak dat automobilisten die bekend zijn met de situatie te hard rijden. De kans bestaat dat bewoners langs het tracé ons dan benaderen over te hoge snelheden.

Variant 30 km/u

De andere variant is om de maximumsnelheid op het hele traject te verlagen naar 30 km/u. Dan krijgt op de kruisingen het verkeer van rechts voorrang. Over het algemeen zorgt dit voor een lagere snelheid, omdat automobilisten moeten afremmen/stoppen voor verkeer van rechts. Deze voorrangssituatie past ook bij het woon- en dorpskarakter. Het instellen van 30 km/u op dit traject benadrukt de provinciale weg N381 als doorgaande route op langere afstand.

Dilemma's/risico's

We hebben hier het dilemma: geluid, trillingen en comfort tegenover snelheid. Het liefst passen we bij 30 km/u-/verblijfsgebieden klinkerverharding toe. Om klachten over geluid en trillingen zoveel mogelijk te voorkomen, passen we in dit ontwerp asfalt toe in de rijbaan en de fietsstroken. Ook voor het comfort van de fietsers doen we dit.

Asfalt nodigt uit om harder te rijden. Dit betekent vaak dat automobilisten die bekend zijn met de situatie te hard rijden. Ook hier bestaat de kans dat bewoners langs het tracé ons dan benaderen over te hoge snelheden. Passen we klinkerverharding toe, dan bestaat de kans dat bewoners ons benaderen over geluid en trillingsoverlast.

Inloopbijeenkomst en enquête

Zoals reeds aangegeven hebben we tijdens de inloopbijeenkomst op 25 april 2018 een enquête gehouden onder de bezoekers. Ook was er de mogelijkheid om na de inloopbijeenkomst te reageren via internet of door een papieren versie van de enquête in te leveren, 126 personen hebben de enquête ingevuld. De resultaten van de enquête zijn als bijlage bijgevoegd.

Kort samengevat zijn de resultaten:

- een grote meerderheid (83%) bomen terug wil aan het Westeinde;
- 75% vindt dat er te hard gereden worden op het Oost- en/of Westeinde;
- 65% van de respondenten heeft een voorkeur voor 30 km/u op het Oost- en Westeinde (van de aanwonenden aan Oost/Westeinde is dat zelfs 71%).

Één van de ingrijpende wijzigingen die bij opmerkingen meerdere keren als wens genoemd is, is om een plein aan te leggen voor Meursinge. Dit is verwerkt en bijgevoegd als aparte schets.

Omdat een meerderheid van de respondenten aangeeft voor 30 km/u te zijn, en dit tegenstrijdig is met het door u vastgelegde beleid van 50 km/u in het GVVP, leggen we het snelheidsdilemma aan u voor.

Openbaar Vervoer

Het Westeinde-Hoofdstraat-Oosteinde is een onderdeel van de route van de buslijn Assen-Zweeloo. Wij hebben gesprekken gehad met het OV-bureau over de inrichtingsvoorstellen. Voor een maximumsnelheid van 30 km/u of 50 km/u op dit traject spreken zij geen harde voorkeur uit. De snelheid ligt nu ook laag, het verschil zal nauwelijks merkbaar zijn.

Wij hebben de tijd opgenomen hoe lang de bus er over doet om in, en buiten de spits, van de ene kant naar de andere kant van het tracé te rijden. Het traject is circa 1.765 meter lang. In de spits (8.15 uur) doet de bus er 4.39 minuten over, een gemiddelde snelheid van 20 km/u. Buiten de spits (15.00 uur) doet de bus er 4.10 minuten, een gemiddelde snelheid van 22 km/u.

Het OV-bureau geeft wel aan zorgen te hebben over de brede fietsstroken. Zij verwachten dat de bus dan moeite heeft om fietsers in te halen. Dit is een gevoel, dat zij niet kunnen onderbouwen. Uit de richtlijnen en stukken die wij geraadpleegd hebben, komt het spanningsveld tussen fietsers en openbaar vervoer niet naar voren bij deze oplossing.

In de huidige situatie rijden de fietsers ook op de rijbaan, naar ons idee blijft de situatie voor de bus daarom (nagenoeg) gelijk.

Klimaatadaptatie

In de eerdere schetsen is geen rekening gehouden met maatregelen voor klimaatverandering. Samen

met het waterschap hebben wij de mogelijkheden hiervoor bekeken. Klimaatadaptatie is kort samengevat: het beperken van de effecten van hitte (hittestress) en het opvangen van pieken van regenwater.

Voor het opvangen van pieken van regenwater kunnen we maatregelen treffen. Bijvoorbeeld het vasthouden en bergen in de groenvakken, het verbinden van de groenvakken en het toepassen van infiltratieverharding rondom de boomvakken in de pleinen. Deze maatregelen nemen we mee, mits ze binnen het budget passen. Wanneer ze duurder uitvallen zijn, moeten we naar andere oplossingen zoeken.

Zebrapaden op het tracé en rond het Van Weezelplein

Het nieuw ingerichte Van Weezelplein is tot stand gekomen na een uitgebreide inspraakprocedure. Het uitgevoerde ontwerp is een compromis, samengesmolten uit verschillende belangen van verschillende doelgroepen en belangenpartijen. Voor de reconstructie van het Van Weezelplein waren er zebrapaden. Omdat er in het centrum van Westerbork over de hele lengte wordt overgestoken en niet alleen bij de zebrapaden, stopten de automobilisten niet meer voor de zebrapaden en leverde dit juist onveilige situaties op. Mede daarom zijn er in de nieuwe inrichting geen zebrapaden meer aangebracht. Omdat bij ons vragen binnenkomen om toch weer zebrapaden aan te leggen, vernemen wij graag uw mening.

Alternatieven

De alternatieven zijn hierboven beschreven.

Randvoorwaarden

De randvoorwaarden zijn eerder bepaald bij en in de verschillende (raads-)voorstellen.

Risico's

De risico's hebben we hierboven beschreven.

Financiële gevolgen

Voor de civieltechnische werkzaamheden is nog een bedrag van circa € 1.700.000,00 beschikbaar. De bovenstaande ideeën hebben we grofmazig uitgerekend en op kosten gezet. Er zijn nog wel onzekere factoren zoals kabels en leidingen, verlichting, omleidingen, onderzoeken, et cetera. Verderop in het ontwerpproces worden deze kosten steeds meer duidelijk. De kostenramingen die we tot nu toe hebben gemaakt geven aan dat de herinrichting binnen het budget past.

De kosten voor riolering hebben we grofmazig uitgerekend op € 900.000,00. Deze kosten betalen we uit de budgetten voor riolering.

Een zebrapad aanleggen kost circa € 5.000. Dit is het aanbrengen van bestrating/markering, bebording en verlichting (aan beide zijden van de straat een crosswalk armatuur). Deze prijs geldt als we het aanbrengen meenemen in uitvoering van het oost-west tracé. Brengen we de zebrapaden buiten het werk om aan, dan worden ze duurder.

BDU-subsidie

Voor de verkeersonderdelen uit de herinrichting hebben wij apart de kosten uitgerekend. Deze kosten zijn circa € 907.000,00. De verkeersonderdelen hebben wij ingediend voor BDU-subsidie bij de

provincie. De provincie heeft onze aanvraag gehonoreerd voor 50% met een maximum van € 453.500,00, onder voorbehoud dat wij voor 1 maart 2019 een Voorlopig Ontwerp met een toelichting indienen. Vasthoudend aan het huidige beleid, hebben wij de 50 km/u-variant ingediend. Hierbij hebben wij de opmerking gemaakt dat u als commissie nog een discussie voert over de maximum snelheid. In het bedrag dat u beschikbaar heeft gesteld is geen rekening gehouden met de BDU-subsidie.

Personele gevolgen

Op dit moment geen personele gevolgen.

Duurzaamheid

We hebben samen met het adviesbureau een analyse gemaakt waar we duurzaamheid kunnen toepassen in de voorbereiding en uitvoering van het project. Dit hebben we als bijlage bijgevoegd.

Publicatieniveau

Openbaar.

Overig

Geen.

Vervolgprocedure/communicatie

Na de behandeling in uw raadscommissie Ruimte en Groen organiseren we een inloop-/informatiebijeenkomst waar we het Voorlopig Ontwerp aan het dorp voorleggen. Daarna maken wij het ontwerp definitief en werken wij het plan technisch op besteks- en uitvoeringsniveau uit.

Bij het proces spelen de contactambtenaar en de afdeling communicatie een belangrijke rol. Aan de inloop-/informatiebijeenkomst besteden wij speciale aandacht via de media.

Bijlagen

- Bijlage voorstel 1327310 Voorlopig Ontwerp 50 km/u;
- Bijlage voorstel 1327310 Voorlopig Ontwerp 30 km/u;
- Bijlage voorstel 1327310 Schets inrichting omgeving Meursinge De Ar;
- Bijlage voorstel 1327310 Enquête;
- Bijlage voorstel 1327310 Analyse Duurzaamheid;
- Bijlage voorstel 1327310 Brief BDU Provincie.