

COLLEGEADVIES



D19.007330

ZK19002212

DATUM 11 juli 2019
ZAAKNUMMER ZK19002212
PORTEFEUILLEHOUDER C. van de Pol

AMBTENAAR Suzan Dekker
AFDELING/CLUSTER afdeling Wonen & Ondernemen

ONDERWERP

Herinrichting Bobeldijk fase 2, 30 km-zone

BESLUITPUNTEN

Het college besluit:

1. In te stemmen met de herinrichting van Bobeldijk, uitgevoerd door en in opdracht van wegbeheerder HHNK.
2. Door middel van bijgevoegd raadsvoorstel een kredietvoorstel van € 340.000,- excl. btw aan de gemeenteraad voor te leggen.

AANLEIDING

Het project "Bobeldijk fase 2" wordt na de zomer uitgevoerd door wegbeheerder HHNK. Het HHNK voert groot onderhoud uit aan de weg en deze wordt voorzien van een nieuwe inrichting. In gezamenlijkheid met bewoners, politie en gemeente is het HHNK gekomen tot een uitvoeringsplan. Het HHNK heeft de gemeente verzocht een bijdrage te leveren aan de inrichting van de 30 km zone.

KADER

Het hoogheemraadschap is op grond van de Wet herverdeling wegenbeheer 1993 beheerder van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen **buiten** de bebouwde kom in de zin van de Wegenwet. Conform hun wegenbeleidsplan is hun missie dat deze wegen aan de landelijke richtlijnen voldoen. HHNK vindt echter dat wegenbeheer niet tot de kerntaken van het waterschap behoort. Van de wegen die het hoogheemraadschap (nog) beheert, mogen inwoners, collega-overheden als Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland, gemeenten en de Stadsregio Amsterdam verwachten dat zij aan de landelijke richtlijnen voldoen. Het maatschappelijk gewenste effect dat HHNK met het wegenbeleid wil bereiken is: 'Veilige wegen'.

De volgende resultaten moeten daaraan bijdragen:

1. Het beheren van gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen, utilitaire fietspaden en wandelpaden **buiten** de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet;
 2. Het inrichten van deze wegen conform het landelijke programma Duurzaam Veilig
- Aldus hun wegenbeleidsplan.

Voor wegen die het HHNK (nog) beheert binnen de bebouwde kom geldt dat zij alleen het noodzakelijk onderhoud uitvoeren. Extra (snelheidremmende) maatregelen vallen hier niet onder. Een grondslag waarin staat dat wij deels (financieel) verantwoordelijk zijn voor de inrichting van een 30 km- zone, op wegen van het HHNK, is er niet. In het verleden hebben wij echter op meer locaties een bijdrage geleverd aan de maatregelen in de 30 km-zones. Zoals bv. Walingsdijk (trottoir en snelheidsremmende maatregelen), Het Gors (trottoir), Dorpsweg Oudendijk (versmaller).

Wel is het zo dat wij, conform ons gemeentelijk verkeer- en vervoerplan, wegen zodanig inrichten, dat de wegcategorie herkenbaar is aan de weginrichting. Op dit deel van de Bobeldijk geldt een 30 km-zone. Met het toenmalig instellen van deze zone is alleen volstaan met het plaatsen van bebording. Na geruime tijd ligt er nu een plan gereed welke tot uitvoering gebracht kan worden en waarmee een duidelijke 30 km zone wordt uitgestraald, met een verbetering van de verkeersveiligheid tot gevolg.

ONDERBOUWING/ARGUMENTEN

Het betreft het traject vanaf de westelijke komgrens tot aan de overgang naar het 50 km gedeelte ten oosten van de spoorlijn. Hieronder vallen tevens de gedeelten Grootweg en de Slagterslaan tot aan de komgrenzen. Fase 1 is vorig jaar uitgevoerd en betrof het oostelijke deel, het 50 km gebied.

Maatregelen

De maatregelen bestaan uit het (deels) vervangen van de fundering en het vervangen van het asfalt door "Streetprint" asfalt. Aan de zuidkant van de Bobeldijk (langs de woningen) wordt een 'rabatstrook' aangelegd die door voetgangers gebruikt kan worden en waarop tevens auto's (deels) geparkeerd kunnen worden. Daarnaast worden snelheid remmende maatregelen aangebracht in de vorm van chicanes (versmallingen). De aansluiting van de Slagterslaan en de Grootweg met de Bobeldijk wordt door middel van een rood 'visueel' plateau, met een versmalling, gerealiseerd.

Het Hoogheemraadschap heeft de gemeente om een bijdrage gevraagd in verband met de kosten van de inrichting van de 30 km-zone. Van begin af aan zijn wij samen met een bewonersgroep en de politie betrokken geweest bij het plan. Met elkaar zijn we gekomen tot het huidige plan. De wens is groot om de uitstraling van de 30 km zone ook daadwerkelijk te benadrukken. In de huidige situatie is er slechts enkel een bord geplaatst en verder is er geen verschil in wegbeeld. Door de combinatie van maatregelen, de chicanes en streetprint, wordt een inrichting gerealiseerd die past binnen een 30 km-zone en die, naar verwachting, ook echt de snelheid doet afnemen.

Telgegevens wijzen uit dat de snelheid in de 30 km jarenlang fors wordt overschreden. De V85-waarde ligt op 56 km/per uur. Deze snelheid is fors op een weg waar een max. snelheid van 30 km/per uur geldt, ook in vergelijking met 30 km-zones in andere dorpslinten. Daarnaast ontvangen zowel het HHNK als wij met regelmatig klachten over verkeersonveilige situaties op de Bobeldijk.

Bij voorkeur wordt een 30 km-zone ingericht met klinkers. Gezien de ondergrond in Bobeldijk en de bebouwing dicht op de weg, wordt dit niet geadviseerd in verband met geluid- en trilling overlast. Vanuit de bewonersgroep is de wens groot om streetprint-asfalt toe te passen. Ook de politie adviseert positief om de genoemde combinatie aan maatregelen tot uitvoering te laten brengen. Door het indrukken (inprinten) van metalen matten met een patroon in voorverwarmd (gekleurd) asfalt kan elk straatwerk nagebootst worden. StreetPrint is niet te onderscheiden van echt straatwerk maar is vormvast en duurzaam (asfalt). Bovendien heeft onkruid geen kans omdat het gesloten verharding is.

In onze gemeente hebben wij tot dusver geen streetprint toegepast. Enkele buurgemeenten wel, deze ervaringen zijn tot dusver positief. Ook de politie geeft aan geen klachten te kennen en positieve ervaringen te hebben.

Het onderzoek welke aantoont dat streetprint een snelheid remmend effect heeft is er niet. Het gaat uiteraard om de combinatie tussen streetprint en snelheidsremmende maatregelen. Streetprint alleen, zonder maatregelen zou kansloos zijn, en mogelijk tot geluidoverlast leiden aangezien de snelheid niet wordt aangepast. Maar met de aanvullende maatregelen (versmallers)

verander je wel degelijk het straatbeeld in een 30 km zone en daarmee **hoop** je dat deze maatregelen de snelheid doen minderen.

Als we het plan uitvoeren in streetprint is deze verwachting meer kansrijk dan bij gewoon asfalt. Op internet zijn uiteenlopende ervaringen maar geconcludeerd kan worden is dat het gaat om het totale plaatje. Het straatbeeld die duidelijk anders is en de snelheid die met de versmallerers het remmende effect moet bieden.

Inspraak bewoners

Het HHNK heeft de bewonersgroep, de politie en de gemeente uitvoerig betrokken bij de voorbereidingen.

Eind mei heeft het HHNK het conceptontwerp gepresenteerd tijdens een inloopavond in de Ridder. Deze avond is goed bezocht. Inwoners hebben hun opmerkingen/wensen kenbaar gemaakt. Momenteel worden de laatste wijzigingen, als gevolg van de inspraak, in het ontwerp aangepast. Dit gaat met name over de locaties van de chicanes in relatie tot de verschillende inritten. Dit blijkt soms lastig, zoals ook in fase 1 is gebleken. Maar uitgangspunt is dat het HHNK hier uit gaat komen met de bewoners. De samenwerking met de bewonersgroep, politie en HHNK is tot dusver goed verlopen.

KANTTEKENING

Op het moment dat de raad het raadsbesluit neemt is dit feitelijk met terugwerkende kracht. Het Hoogheemraadschap heeft geen rekening gehouden met de besluitprocedure van de gemeente. Daarnaast is vertraging niet gewenst.

MIDDELEN/DEKKING

De totale kosten van het onderhoud en de maatregelen zijn begroot op € 1.013.224,-. Gemeente en HHNK zijn overeengekomen dat Koggenland maximaal € 340.000,- bijdraagt. Dit is een bijdrage in de kosten van o.a. Streetprint asfalt en snelheidremmende maatregelen. Voor de gemeente is het nu een kans deze verkeersmaatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid te treffen. Het HHNK heeft het project bij de provincie aangedragen voor een subsidie in het kader van de Kleine Infrastructuur, deze subsidievoorziening heeft als doel de inrichting van lokale wegen verkeersveilig te maken. Indien deze subsidie wordt toegekend is de maximale bijdrage van Koggenland € 188.510,50. Voorgesteld wordt om de maximale kosten ad € 340.000,- te dekken uit de algemene reserve.

Vanuit het Besluit Begroting en Verantwoording(BBV) is er sprake van een bijdrage in activa van derden. Hierbij zijn twee mogelijkheden qua dekking: éénmalig ten laste van de reserve brengen of activeren en afschrijven ten laste van de structurele begrotingsruimte. Gezien het feit dat over (de financiën van) de overdracht wegen naar gemeenten per 2021 op een later moment wordt besloten en daarmee ook de structurele financiële gevolgen in onze begroting worden verwerkt, stellen wij voor om de kosten voor de Bobeldijk éénmalig ten laste van de algemene reserve te brengen. De structurele (onderhouds) kosten worden dan meegenomen in de overdracht wegen.

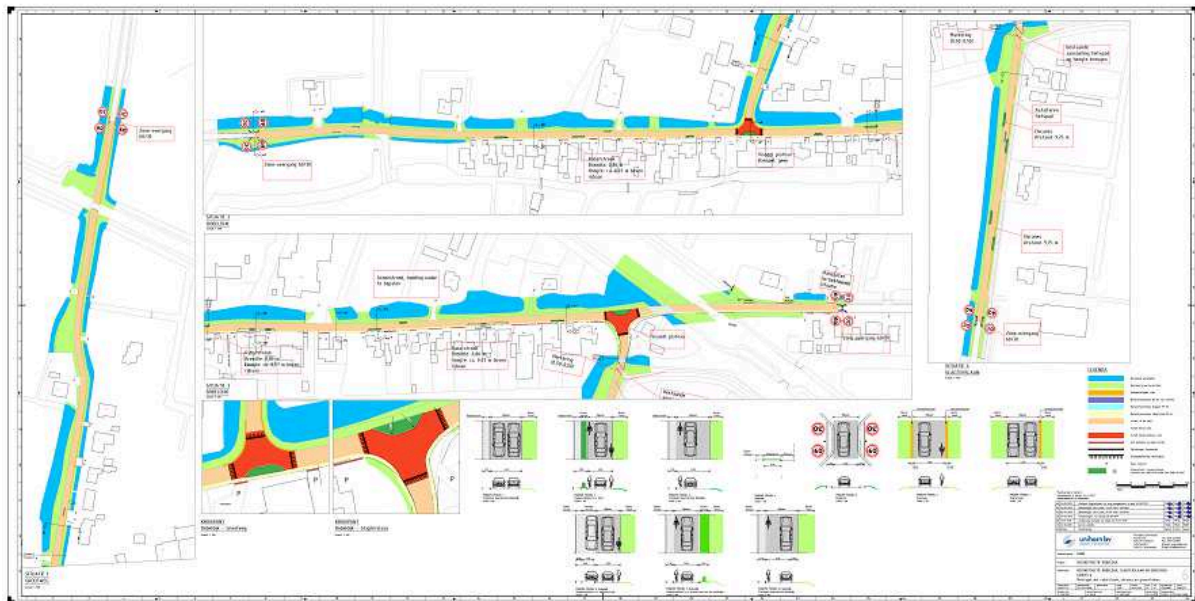
VERVOLG

Het HHNK heeft de uitvoering van de werkzaamheden na de zomer gepland.

DATUM COLLEGEVERGADERING

2 juli 2019

AANVULLENDE FOTO'S/TEKENINGEN



Presentatietekening herinrichting Bobeldijk, fase 2