

Eindverslag op het definitief ontwerp reconstructie Oranjelaan, Stationsweg, Willem Alexanderplein en Hoefslag

Het concept definitief ontwerp van het project reconstructie Oranjelaan, Stationsweg, Willem Alexanderplein en Hoefslag heeft in de periode van **maandag 28 februari** tot **vrijdag 8 april** ter inzage gelegen voor omwonenden en belanghebbenden. Hieronder worden de zienswijzen behandeld.

1. Zienswijze/ inspraak

- **Zienswijze:**

In de eerste plaats lof om de verkeerdrukke aan te pakken in de Oranjelaan! Ik las in de motivatie dat men het verkeer wil ontmoedigen om de Oranjelaan te kiezen om van Putten naar Barneveld te komen en andersom. Mijns inziens kan dit alleen wanneer er een oostelijke rondweg komt vanaf de rotonde bij de Rode Schuur tot aan de rotonde bij De Pol. Ten tweede wil ik wijzen op de uitgang van onze parkeergarage aan de Oranjelaan welke regelmatig geblokkeerd wordt door busjes die mensen komen brengen/ophalen en/of het uitzicht ontnemen als wij de garage willen verlaten. Graag uw aandacht voor beide!

Antwoord:

Het realiseren van een oostelijke verbinding maakt geen onderdeel uit van dit project. Het opwaarderen van de infrastructuur aan oostzijde van Nijkerk maakt onderdeel uit van de omgevingsvisie en mobiliteitsvisie welke momenteel ter inspraak ligt. Met het afwaarderen van het traject Oranjelaan – Hoefslag naar 30km per uur verwachten wij volgens de onderzoeken een afname van de verkeersintensiteiten.

Er is intensief contact geweest met De Nije Veste en Bij de Veste en naar aanleiding van dit contact zijn er specifieke parkeerplaatsen voorzien voor het halen en brengen van deelnemers aan de dagbesteding.

Gevolgen voor het ontwerp

Geen gevolgen voor het ontwerp.

2. Zienswijze/ inspraak

- **Zienswijze:**

Naast de door u reeds geplande wijzigingen om de verkeersveiligheid te vergroten mis ik vergelijkbare stappen voor de Stationsweg grenzend aan de Oranjelaan. Ook hier wordt nog frequent hard gereden met regelmatig gevaarlijke situatie en bijna ongelukken. Denk hier vooral aan de beide uitritten van de parkeerplaats bij het station, maar bovenal waar de Stationsweg overgaat in een wandel en fietspad, het Havenlijntje. Bestuurders van auto's verwachten hier geen fietsen en wandelaars aan die kant van de weg en zien deze dus regelmatig over het hoofd (tevens vergroot door een vrij hoge haag). Het zou prettig zijn als ook hier aandacht voor is of komt.



Antwoord:

De Stationsweg vanaf het kruispunt Oranjelaan tot aan Bronswerk is geen onderdeel van dit project. Het kruispunt Oranjelaan - Stationsweg wordt nog nader gedetailleerd met aandacht voor de verkeersveiligheid. In de mobiliteitsvisie, welke momenteel ter inspraak ligt, komt er meer prioriteit voor fietsroutes. Na vaststelling van de visie zal een uitvoeringsplan mobiliteit worden opgesteld. Het opwaarderen van dit stukje wegvak zal wellicht in dit kader opgepakt kunnen worden.

Gevolgen voor het ontwerp

Geen.

3. Zienswijze/ inspraak

- **Zienswijze:**

Door de rij richting vanaf de oranjelaan rechtsaf richting w.aplein krijgen wij zeer veel hinder van auto lichten in de woonkamer zeker als er een verkeersheuvel komt, gaarne rij richting omdraaien. Op het moment rijden de vrachtautos die de jumbo bevoorraden al langs het station en dan via het w.aplein richting de oranjelaan. anders groen blijvende struiken planten van 1 meter hoog die het licht blokkeren.

Antwoord:

In het concept-definitief ontwerp is de rijrichting inderdaad vanaf de Oranjelaan, richting de Stationsweg. Deze rijrichting is een bewuste keuze. De bussen kunnen dan net als nu, goed keren en hun route rijden zonder tijdsverlies. De rijrichting wordt niet omgekeerd. In het ontwerp wordt groen opgenomen om de hinder van auto lichten in de woonkamer te verminderen.

Gevolgen voor het ontwerp

In het ontwerp wordt hoger groen opgenomen om de hinder van de autolichten in de woonkamer te verminderen.

4. Zienswijze/ inspraak

- **Zienswijze:**

Kunt u aangeven wat het effect is van de herinrichting op de verkeersdruk? En in hoeverre is er sprake van een verplaatsingseffect? Bewoners op 't Hazeveld zijn bang dat door de herinrichting de verkeersdruk in hun wijk zal toenemen omdat automobilisten een andere route kiezen.

Antwoord:

De doorgaande route is Hoefslag – Stationsweg – Oranjelaan, de maatregelen zullen effect hebben, maar hoeveel is lastig in te schatten. Na de herinrichting zal deze route minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer. Zij zullen een andere route kiezen. Het verplaatsingseffect van doorgaand verkeer naar de wijk en via het Hazeveld achten we zeer gering, hier zijn geen logische doorgaande structuren aanwezig en deze woonstraten zijn veelal ingericht met belemmerende voorzieningen waaronder drempels.

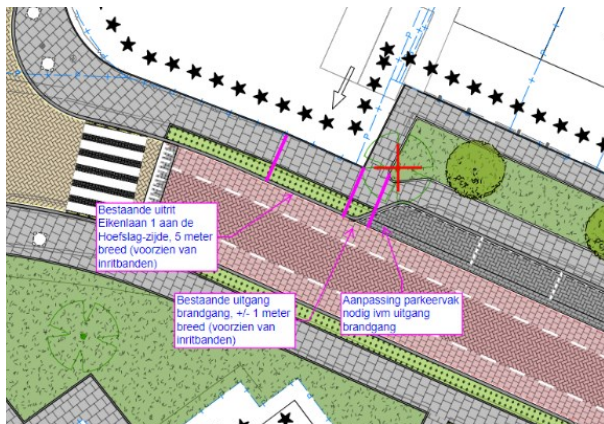
Gevolgen voor het ontwerp

Geen.

5. Zienswijze/ inspraak

- Zienswijze:

Ik woon op en heb de inrit aan de Hoefslag. Er is nu een groen strook voor onze inrit aan de Hoefslag getekend, dit gaat niet goed en we zien hier graag inritbanden voor in de plaats. Tevens zijn de parkeervakken langs de Hoefslag op dit punt te lang door getekend. Nu kan men niet via inritbanden uit de brandgang rijden met de fiets in de bestaande situatie is dit al krap. In de bijlage heb ik dit uitgetekend zoals het zou moeten zijn. Ik ontvang graag uw aangepast voorstel, zodat ik een goedkeuring kan geven op het ontwerp.



Antwoord:

In het concept definitief ontwerp is inderdaad geen rekening gehouden met uw uitrit. De situatie is aangepast zodat uw uitrit en de brandgang goed bereikbaar zijn.

Gevolgen voor het ontwerp

Inrit, groen en toegang brandgang worden aangepast.

6. Zienswijze/ inspraak

- **Zienswijzen:**

De herinrichtingsplannen voor de Oranjelaan, waarbij een groot aantal van de parkeerplekken op het Alexanderplein gaan verdwijnen, vervullen onze zorgverleners met zorgen. Wij verwachten dat onze patiënten en bezoekers moeite gaan krijgen met het vinden van een parkeerplaats binnen een straal van 100 meter van het gezondheidscentrum en gedwongen worden om verder weg te parkeren. Een krimp van 54 plekken naar slechts 14 plekken is een grote wijziging. We zijn blij dat er nog een paar plekken over blijven maar dit aantal is naar ons inzien volstrekt niet toereikend.

Hieronder onze opmerkingen en bezwaren over de parkeerplekken;

- *(1) Er zijn nu 20 blauwe zone plekken en 34 langparkeer plekken op het Alexanderplein. De lang parkeerplekken worden echt niet alleen gebruikt door medewerkers en bewoners die zonder problemen iets verder weg kunnen parkeren. Ook patiënten, die niet zo makkelijk een stukje kunnen lopen, staan hier geparkeerd. De krimp van 54 naar nog maar 14 plekken in totaal is veel te rigoureuus.*
- *(2) Veel van onze patiënten durven niet te parkeren in de een parkeerkelder. Zij zijn gebaat bij voldoende alternatieve parkeerplekken dichtbij het centrum omdat ze vaak slecht ter been zijn. Het Alexanderplein is nog net binnen 100 meter van het centrum (deze norm is afkomstig uit parkeerbeleid Nijkerk voor gezondheidsvoorzieningen);*
- *(3) Veel patiënten ervaren nu al belemmeringen met parkeren. Een groot deel van de patiënten van de huisartsen kiezen voor een andere huisarts of stappen zelf over naar een andere huisarts vanwege de beperkte parkeermogelijkheden dichtbij het centrum. Voldoende en makkelijke toegankelijke parkeergelegenheid is echt essentieel voor een gezondheidscentrum;*
- *(4) Bij de bouwplannen van de beide gezondheidscentra is de parkeergelegenheid in een straal van 100 meter rond het centrum meegenomen. Dit bleek onvoldoende te zijn als de Nije Veste gebouwd zou worden bij het reeds eerder gebouwde gezondheidscentra Bij de veste. Ter invulling op de bestaande parkeerplekken moest van de gemeente onder de Nije Veste een parkeerkelder gebouwd worden van 40 plekken. Dat de gemeente nu 40 plekken schrapt, zonder dat er andere plekken bij komen binnen de 100 meter, baart ons grote zorgen en past niet bij de eerdere conclusies van de gemeente;*
- *(5) Bij het parkeerterrein naast De Nije Veste zou gekeken worden of er nog een aantal extra parkeerplekken bij kunnen als de auto's via de ambulance oprit uit kunnen rijden en de groenstrook wordt versmald (waardoor er links en rechts parkeerplekken kunnen komen). Dit is tevens veiliger voor de ambulance die niet achteruit hoeft in te draaien van de straat op het huidige ontwerp staand er geen parkeerplekken aan beide kanten, kan dit nog aangepast worden?*
- *(6) Bij het parkeerterrein naast De Nije Veste staan zes plekken voor artsen ingetekend, dit waren er altijd vijf;*
- *(7) We zouden graag zien dat de shop en go plek voor Prins Heerlijk wat verlengd wordt zodat de vuilniswagen daar ook goed kan staan (en geen groenstrook, want daar staat juist de kliko en dan blijft de vuilniswagen de weg versperren). Ook bij het uitladen van de invalide busjes, die hier geregeld staan, is het fijn dat zij niet direct in de groenstrook staan;*
- *(8) We zijn blij met de verplaatsing van de invalideplekken van de zijkant naar voorkant van het centrum aan de weg.*

(9) Wij verzoeken u dringend de plannen te heroverwegen en tenminste 40 plekken blauwe zone te behouden op het Alexanderplein. Het uitbreiden van de blauwe zone parkeerplekken, ten koste van lang parkeerplekken, zal naar verwachting de parkeermogelijkheden voor onze patiënten verbeteren in plaats van verslechteren. Dat laatste lijkt ons zeer wenselijk gezien het parkeren nu al een groot probleem is voor veel van onze patiënten.

Antwoord:

- (1) Er is een parkeeronderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zijn de volgende parkeervoorzieningen meegenomen: Oosterpoort, Oranjelaan, P+R station, Willem Alexanderplein, parkeren achter het station, Berkenlaan en de parkeerkelder De Nije Veste. Deze parkeervoorzieningen tellen in totaal 633 parkeerplekken. Met het verwijderen van 40 parkeerplekken op het Willem Alexanderplein zijn er in totaal 593 parkeerplekken over.

Het bezettingspercentage van de genoemde parkeerplaatsen op een maatgevend moment is 46% en leidt tot voldoende parkeergelegenheid in het gebied.

Parkeren op maaiveld is mogelijk in de Oranjelaan, op het Willem-Alexanderplein en de P&R bij het station. De loopafstand tot de P+R station is circa 100 meter, gelijk aan 1 tot 1,5 minuut lopen, welke voldoet aan de richtlijn acceptabele loopafstanden voor gezondheidszorg.

Na heroverweging van de ingediende reacties zal worden voldaan aan de wens tot behouden van de blauwe zone parkeerplaatsen op het Willem-Alexanderplein. In het definitieve ontwerp zijn 23 parkeerplaatsen opgenomen.

- (2) Parkeren op maaiveld is mogelijk in de Oranjelaan, op het Willem-Alexanderplein en de P&R bij het station. De loopafstand tot de P+R station is circa 100 meter, gelijk aan 1 tot 1,5 minuut lopen, welke voldoet aan de richtlijn acceptabele loopafstanden voor gezondheidszorg. Na heroverweging is besloten het blauwe zone parkeren te handhaven op het Willem-Alexanderplein.
- (3) De analyse laat zien dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn, echter na heroverweging is besloten het blauwe zone parkeren te handhaven op het Willem-Alexanderplein.
- (4) Een bouwplan dient in beginsel op eigen terrein aan de parkeerplaatsverplichting te voldoen. Dit is vastgelegd in de nota parkeernormen. Bij de bouw van het gezondheidscentrum zijn normen meegegeven om de parkeerbehoefte op te kunnen vangen.
- (5) Het parkeerterrein naast de Nije Veste is geoptimaliseerd door een extra parkeerplaats toe te voegen en door de parkeervakken en de ontsluitingsweg om te draaien om de ambulance via het parkeerterrein te laten rondrijden. Het huidige ontwerp is het hoogst haalbare.
- (6) We brengen het aantal parkeerplaatsen voor artsen weer terug naar vijf.
- (7) De combinatie van diverse functies van deze plek vraagt om keuzes in een duidelijke inrichting. Het gaat om in- en uitrijden van de parkeergarage, de vuilnisophaal, het halen en brengen van mensen en de reguliere verkeersdeelnemers. Afwegingen zijn geweest om het zicht bij het in- en uitrijden van de parkeergarage te prevaleren boven de opstelplaats van de vuilniswagen waar anderen ook zullen gaan parkeren. De praktijk wijst uit dat een vuilniswagen geen gebruik van de parkeerhaven maakt voor het ledigen van de containers/Kliko's. Vandaar is er geen opstelplateau ontworpen voor de vuilniswagen. De parkeerplaats voor Prins Heerlijk is verlengd conform de norm voor busjes met een laadklep van 6 meter naar 7.75 meter. Het groen weerszijden van de toegang tot de parkeergarage is opgenomen vanwege het zicht bij het in- en uitrijden van de parkeergarage, zodat hier niet geparkeerd kan worden. De parkeerplaats voor Prins Heerlijk wordt gelijkvloers aangelegd met aansluitende verharding voor in- en uitstappen, ten koste van een stukje groen.
- (8) Dat is fijn om te horen.
- (9) Zie beantwoording 1 tot en met 4. Ondanks dat er volgens de analyse voldoende parkeerplekken zijn, is besloten om 23 blauwe zone parkeerplaatsen terug te brengen op het Willem Alexanderplein. Hiermee is voldoende capaciteit beschikbaar in de omgeving van de Nije Veste.

Gevolgen voor het ontwerp

Het blauwe zone parkeren op het Willem-Alexanderplein wordt teruggebracht, het om gaat 23 parkeerplaatsen. Ook wordt de parkeerplaats voor Prins heerlijk aangepast, zoals bij punt 7 beschreven. We brengen het aantal parkeerplaatsen voor de artsen terug naar 5.

7. Zienswijze/ inspraak

- **Zienswijze:**

Reagerend op de laatste versie van het reconstructieplan Oranjelaan willen wij, als VvE, nogmaals benadrukken dat het onzes inziens sterk de voorkeur verdient de parkeerstrook aan de kant van de flat (blauwe zone) zo in te richten dat de parkeerplaatsen schuin op de rijrichting komen.

Dit geeft duidelijk een grotere parkeercapaciteit en is veel gemakkelijker bij het in- en uitrijden.

Qua capaciteit mag door de leden van de projectgroep namelijk niet uit het oog verloren worden dat New York Pizza sowieso al vrij veel parkeerplaatsen benut voor de bezorgauto's.

Antwoord:

Er is een parkeeronderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zijn de volgende parkeervoorzieningen meegenomen: Oosterpoort, Oranjelaan, P+R station, Willem Alexanderplein, parkeren achter het station, Berkenlaan en de parkeerkelder De Nije Veste. Deze parkeervoorzieningen tellen in totaal 633 parkeerplekken. Met het verwijderen van 40 parkeerplekken op het Willem Alexanderplein zijn er in totaal 593 parkeerplekken over.

Het bezettingspercentage van de genoemde parkeerplaatsen op een maatgevend moment is 46% en leidt tot voldoende parkeergelegenheid in het gebied.

Na heroverweging van de ingediende reacties wordt voldaan aan de wens tot behouden van de blauwe zone parkeerplaatsen op het Willem-Alexanderplein. In het definitieve ontwerp zijn 23 parkeerplaatsen opgenomen.

Gevolgen voor het ontwerp

Het blauwe zone parkeren op het Willem-Alexanderplein wordt teruggebracht, het gaat om 23 parkeerplaatsen.

8. Zienswijze/ inspraak

- **Zienswijze:**

*Inmiddels hebben wij,,
als belanghebbenden kennis genomen van de het Concept Definitief ontwerp reconstructie
Oranjelaan-Willem Alexanderplein.*

*Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze bekend te maken voordat
het definitief ontwerp zal worden vastgesteld.*

Belanghebbenden

*Wij zijn als direct belanghebbenden aan te merken, omdat ons zowel onze woning als ons
Bedrijf (.....) gelegen zijn aan de Stationsweg.*

Aanleiding

*De aanleiding van de reconstructie van het projectgebied vloeit volgens het College "voort
uit het landelijk verkeersbeleid om binnen de bebouwde kom maximaal 30 km/ uur te rijden"
hoogstwaarschijnlijk gebaseerd op een aangenomen motie in de Tweede Kamer in 2020,
waarmee de declaratie van Stockholm voor Nederland bekrachtigd werd. 140 landen
beloofden in deze declaratie over te stappen van 50 km per uur naar 30 km per uur in
bebouwde gebieden. De hoofdmotivatie voor 30 km per uur als nieuwe leidende maximum
snelheid in de bebouwde kom is het vergroten van de verkeersveiligheid. Veiligheid voor
kinderen op weg van en naar school en/ of de kinderopvang was het hoofdargument voor de
Tweede Kamer om de motie aan te nemen. Echter: de aangenomen motie behelst overigens
niet een algemene ban op 50 km per uur. De regering is met de motie genoopt "een
afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km per uur als leidend
principe gehanteerd wordt" met de toevoeging dat "op doorgaande wegen hiervan
afgeweken kan worden als het veilig kan". De motietekst biedt dus mogelijkheden voor
vrijheid van interpretatie. De gemeente Nijkerk wil met de beoogde reconstructie tevens het
doorgaande verkeer ontmoedigen deze route te kiezen door het verbeteren van de
verkeersveiligheid, een nieuw wegdek en een nieuwe inrichting van de openbare ruimte,
waarbij de inrichting van de Oranjelaan en het Willem Alexander plein onderdeel uitmaken van
de binnenstad.*

(1) 30 km zone:

*Op zich juichen wij de voorgestelde aanpassing om in het desbetreffende projectgebied de
snelheid te verlagen van 50/ km naar 30/ km uur toe. Echter zolang er in Nijkerk geen
Oostelijke ontsluiting c.q. rondweg is gerealiseerd is het een illusie te veronderstellen dat
daarmee het doorgaande c.q. sluipverkeer zal worden teruggedrongen. De inrichting van een
30 km/h-zone zal de doorstroming van het gemotoriseerd wegverkeer in het projectgebied
negatief beïnvloeden. Men moet immers langzamer rijden (filevorming) en wordt tevens
geconfronteerd met allerlei obstakels. Hierdoor zal het gebied slechter bereikbaar worden
voor in het bijzonder het bestemmingsverkeer voor de nabij liggende bedrijven en dat is wat
ons betreft een onwenselijke zaak. Het plan is om die redenen niet goed gemotiveerd, althans
het is onduidelijk dat met deze omstandigheden rekening is gehouden en in welke mate.*

(2) Afremmende maatregelen

De weginrichting voorziet tevens in forse afremmende maatregelen door het smalle wegprofiel en de plateaus/ drempels die in het ontwerp zijn opgenomen. Bovenstaande maatregelen belemmeren het bestemmingsverkeer en de economische bedrijvigheid onnodig, zeker omdat een alternatieve route ontbreekt voor het doorgaande verkeer. Het nieuwe afwegingskader wijkt wat ons betreft op dat punt teveel af van de bestaande categorisering van de basiskkenmerken wegontwerp, omdat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de thans bestaande bedrijvigheid in de omgeving van het Stationsgebied en de voorzieningen langs de weg. In dit kader moet er dus ruimte blijven voor wegen die een dubbele functie hebben, waar eerder een weg altijd voor doorgaand vrachtverkeer of voor verblijven was. Een tweede verschil is de introductie van het nieuwe wegtype: het wegdek zal worden vervangen door klinkers. Wij vragen ons af of de voorgenomen reconstructie wel voldoende rekening houdt met het huidige bestemmingsverkeer c.q. vrachtverkeer van Jumbo, Bronswerk, Pizzeria en Sparrib Express? De klinkers mogen esthetisch wellicht mooier en zijn en beter aansluiten bij de binnenstad, de vraag is of dit type wegdek het meest geschikt is voor bijvoorbeeld (zwaar) vrachtverkeer. Een motivering of nader onderzoek ontbreekt.

(3) Verkeersveiligheid

In 30 per uur-gebieden mengen langzaam en gemotoriseerd verkeer zich. Dat wil zeggen dat er in principe voor fietsers geen aparte voorzieningen meer zijn, hetgeen betekent dat het gemotoriseerd verkeer op de tweede plaats komt. Op alle wegvakken geldt dat (vracht)auto's, scooters, bromfietsen en fietsers na de reconstructie van dezelfde wegbreedte gebruik diene te maken. Door de extra aandacht die dit van alle weggebruikers gaat vragen gaat het College ervan uit dat de verkeersveiligheid na de reconstructie zal toenemen. Fietsers worden geholpen hun weg te vinden met zogenaamde fietssuggestiestroken. Als buurtbewoners c.q. ondernemers die dagelijks gebruik maken van dit traject hebben wij hier grote bedenkingen tegen. Het huidige wegdek typeert zich door een apart aangegeven fietsgedeelte. Wij voorzien een toename van het aantal ongevallen tussen het gemotoriseerd verkeer en fietsers doordat dit onderscheid in de toekomst zal wegvallen. De zogenaamde fietssuggestiestroken zijn wat ons betreft volstrekt onvoldoende om een veilige doortocht voor alle verkeersdeelnemers te garanderen op de Stationsweg en de Oranjelaan. Immers: na de herinrichting van de Oranjelaan blijft er een smal wegprofiel van 6 meter over; echter door allerlei verkeer remmende en versmallende maatregelen zal dit in de praktijk nog smaller gaan uitvallen. Hierdoor neemt de kans op ongevallen tussen het langzaam en ongemotoriseerd juist toe. Het verdient aanbeveling het langzaam verkeer op een dusdanige wijze te beschermen door de fietssuggestiestroken extra te accentueren door dit specifieke weggedeelte van klinkers te voorzien met een afwijkende kleur. Het huidige ontwerp voorziet hierin in het geheel niet (slechts 1 type straatbaksteen, kleur: Terrestre).

(4) Parkeerbeleid

Voor de bereikbaarheid van het Stationsgebied en de economische vitaliteit van de binnenstad is het van groot belang om het desbetreffende projectgebied ook na de reconstructie goed bereikbaar te houden, voor omwonenden, bezoekers en de aanliggende bedrijven en instellingen. Het College is voornemens om 40 plaatsen van de beschikbare 650 op te heffen. Het College baseert zich op een onderzoek waaruit zou blijken dat de beschikbare plaatsen in het gebied voor slechts 50% gebruikt zouden worden. Een nadere, cijfermatige, onderbouwing hebben wij echter niet kunnen terugvinden in de stukken behorende bij de reconstructie. Onduidelijk is of dit bewuste onderzoek is gebaseerd op de Nota Parkeernormen van de Gemeente Nijkerk en wanneer dit specifieke onderzoek is uitgevoerd (al dan niet gedurende de Covid-19 pandemie). Onze ervaring is dat de parkeerdruk overdag juist groot is op het plein en in de directe nabijheid; er zijn diverse medische voorzieningen en bedrijven die overdag veel bezoek ontvangen. Naar aanleiding van de gevoerde participatie en de schriftelijke vragen van de CDA fractie maken wij op, dat het College bij nader inzien heeft besloten om een deel van de parkeerplaatsen op het Willem-Alexanderplein te willen behouden, hetgeen ons verstandig lijkt. Echter hoeveel plaatsen er worden behouden is niet bekend. De handhaving met betrekking tot de blauwe zone op het Willem Alexanderplein behoeft nadere aandacht. Onze ervaring is dat er thans weinig gecontroleerd wordt, waardoor er langer geparkeerd wordt dan is toegestaan. Daar komt nog eens bij dat eventuele alternatieve locaties, zoals bijvoorbeeld de parkeerplaatsen achter het station, niet of nauwelijks bekend zijn bij bezoekers of zakelijk verkeer; de desbetreffende plaatsen worden door de gemeente niet of nauwelijks aangegeven door een adequate bewegwijzering of vallen niet op bij het grote publiek. Dit punt behoeft wat ons betreft ook aandacht en verbetering.

(5) Milieuaspecten: CO2-uitstoot & geluidsreductie

Wat eveneens ontbreekt is wat de gevolgen zijn voor het milieu als na de beoogde reconstructie de 30 km per uur zal worden geïntroduceerd. Het College gaat hier volledig aan voorbij; wat ons betreft hadden aspecten van uitstootreductie en geluidsreductie niet mogen ontbreken in de overwegingen om tot de beoogde reconstructie te komen, zeker met betrekking tot het actuele thema schone mobiliteit. Vaak wordt de reductie van CO2 als bijkomend voordeel genoemd van het streven naar 30 kilometer per uur in de bebouwde kom. Er zijn echter onderzoeken die aantonen, dat dit voordeel bij een lagere snelheid wel eens kleiner zou kunnen zijn dan in het algemeen mag worden verondersteld. Emissie is namelijk vooral afhankelijk van de mate waarin verkeer doorrijdt. Door de voorgenomen verlaging van de maximumsnelheid in combinatie met forse afremmende maatregelen, zou de luchtkwaliteit in de nabije toekomst zelfs kunnen verslechteren, mede doordat het acceleratiegedrag van het gemotoriseerd verkeer (meer afremmen en optrekken) zal toenemen. Wat de aspecten van geluidsreductie in relatie tot de 30 kilometer per uur betreft merken wij het navolgende op. De wegondergrond is een uitermate belangrijke factor. Een nieuwe inrichting met klinkers kan het positief effect van een nieuwe 30 km zone volledig teniet doen. Bij behoud van hetzelfde wegdek van dicht asfaltbeton neemt het bandengeluid met een aantal dB af als er in plaats van 50 km per uur 30 km per uur wordt gereden. Tegelijk neemt het aandeel van het motorgeluid bij 30 km per uur toe, omdat het motorgeluid bij 50 km per uur meer wordt overstemd door het bandengeluid.

(6) Kostenoverschrijding?

In het Programma Ruimtelijke en Maatschappelijke Investerings (PRMI) 2021-2025 is een investeringsbedrag van ongeveer € 1.400.000,- opgenomen om het onderhavige project te kunnen financieren. Gezien de ontwikkelingen (Covid pandemie en de oorlog in Oekraïne) is er een groot tekort aan (bouw)materialen en is er sprake van forse prijsstijgingen. Dit kan leiden tot (forse) kostenoverschrijdingen, langere leveringstijden en vertraging van het project. Gelet op het bovenstaande lijkt ons de geplande oplevering eind 2022 niet haalbaar en het oorspronkelijke opgenomen investeringsbedrag absoluut niet meer toereikend voor het desbetreffende project.

Conclusie

Wij verzoeken Uw College vorenstaande punten mee te wegen en tot verandering te laten leiden bij de vaststelling van het Definitief ontwerp.

Antwoord

(1) 30 km zone

Het is noodzakelijk om bij een snelheidslimiet een passende weginrichting te realiseren. De Oranjelaan en Hoefslag worden ingericht voor 30 km/uur en hiermee zijn de maatregelen bepaald om de wegbreedte te beperken en om drempels of plateaus op te nemen in de wegvakken. Hiermee komen de ingestelde snelheidslimiet en de weginrichting overeen. Het is niet zo dat het gebied hiermee slechter bereikbaar is. De verbinding blijft aanwezig, er geldt enkel een ander snelheidsregiem en een andere weginrichting. Dat hiermee de doorstroming daalt, draagt bij aan het minder aantrekkelijk maken van de doorgaande route en de verwachting is dat doorgaand verkeer, welke geen bestemming binnenstad heeft, een andere route zal kiezen. Het terugdringen van de snelheid en de genoemde obstakels zullen leiden tot grotere alertheid van de bestuurders en daarmee bijdragen aan een veiliger situatie.

(2) Afremmende maatregelen

De weginrichting voorziet in alle verkeersklassen voor zowel de kenmerkende inrichtingselementen (obstakels) van een wegprofiel van minimaal 6 meter en de drempels en plateaus. De wegconstructie voorziet eveneens in het gebruik van alle verkeersklassen. De elementenverharding wordt voorzien van een funderingslaag van menggranulaat. We voorzien hiermee in de bereikbaarheid van het gebied zonder beperkingen voor de bedrijvigheid.

Note: de huidige breedte van de Oranjelaan is ongeveer 6 meter breed, deze wordt niet verder versmald.

(3) Verkeersveiligheid

Alle weggebruikers kunnen gebruik maken van het gehele dwarsprofiel. De fietssuggestiestrook is aangebracht om de fietser te begeleiden. Het is niet bedoeld als een aparte fietsstrook voor fietsers. De fietssuggestiestrook zal in combinatie met het verlagen van de snelheid tot een verbetering van de verkeersveiligheid zorgen.

(4) Parkeerbeleid

Het college voorziet in het parkeren langs de Oranjelaan. Dit blijft gehandhaafd. Op het Willem-Alexanderplein is besloten om het aantal parkeerplaatsen met blauwe zone te handhaven. Hiermee komen 23 parkeerplaatsen terug op het Willem-Alexanderplein.

Het college baseert zich op het parkeeronderzoek van 2019 in het gebied. In dit onderzoek zijn de parkeervoorzieningen opgenomen van de Oosterpoort, de Oranjelaan, de Stationsweg, het Willem-Alexanderplein, P&R achter het station, Berkenlaantje en Parkeergarage de Nije Veste.

Aan de hand van de bezetting op het maatgevend moment, welke in dit gebied op donderdagmiddag is, kunnen we concluderen dat er op dit moment voldoende parkeergelegenheid is met een gemiddelde bezetting van 46 procent. Het opheffen van alle parkeerplaatsen is hiermee mogelijk, er zijn voldoende alternatieven voor handen om te parkeren. Echter gelet op de huidige overcapaciteit is het in de huidige situatie voor veel bezoekers vanzelfsprekend om op korte afstand van bestemming te kunnen parkeren op maaiveld. Tijdens de inspraak is gebleken dat het voor de bedrijven in het gebied wenselijk is een aantal parkeerplaatsen te behouden. Het besluit is om 23 parkeerplaatsen met blauwe zone te handhaven op het Willem Alexanderplein.

Tweede aspect is de vindbaarheid en de routing naar de P&R achter het station. Dit vraagt aandacht in de verdere uitwerking. In de mobiliteitsvisie die momenteel ter inspraak ligt zijn maatregelen voorzien die de toegankelijkheid van het P&R terrein achter het station vergroten.

(5) Milieuaspecten CO₂-uitstoot en geluidsreductie

De aanleiding voor de reconstructie heeft geen relatie met het verminderen van de uitstoot van CO₂ is is daarmee ook niet als doelstelling geformuleerd. De reconstructie vraagt wel om kansen in het kader van duurzaamheid te benutten en hierdoor wordt onder andere meer groen in het ontwerp aangebracht.

Ten aanzien van de geluidsreductie is onderzoek uitgevoerd. De conclusie is dat het toepassen van een gebakken klinkerverharding, in combinatie met de snelheidsverlaging, niet leidt tot een toename van de geluidemissie. Ook wanneer rekening wordt gehouden met een autonome verkeersgroei van 1% per jaar, zal de geluidemissie niet toenemen.

(6) *Kostenoverschrijding*

De aanbesteding van de werkzaamheden biedt uiteindelijk inzicht in de daadwerkelijke kosten. Met elke vervolgstap in het proces worden de kosten inzichtelijk gemaakt om hier eventueel op bij te sturen.

Gevolgen voor het ontwerp

Geen.