Vragen Gert Bouwman en Anne van der Meer (CDA)
Beantwoording in blauw door Edwin Elgersma namens Hans van Daalen d.d. 27-01-2022
Betreft: raadsvoorstel Integrale aanpak Hoevelakenseweg Terschuur

- Kan het college duidelijk aangeven en inzichtelijk maken welke mogelijkheden er zijn om de veiligheid te verbeteren?

In de huidige situatie heeft de Hoevelakenseweg een uitstraling van een 50 km/uur weg. De veiligheid kan verder verbeterd worden door de 30 km zone uit te breiden tot Tolboomweg. Daarnaast is er winst te behalen door de inrichting van de weg beter aan te laten sluiten bij de maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit is mogelijk door klinkerverharding toe te passen en duidelijke overgangen van 50 naar 30 km/uur te realiseren. Ter verbetering van de fietsveiligheid worden bredere fietssuggestiestroken voorgesteld.

- In het raadsvoorstel wordt gesproken over een onderzoek. Wat houdt dit onderzoek in en wat is het doel van dit onderzoek?

Onder het hoofdstuk planning wordt gedoeld op voorbereidende onderzoeken, te denken valt aan: asfalt- en funderingsonderzoek, flora- en faunaonderzoeken en bomenonderzoeken.

- Bijlage 1 geeft een kaart van de Hoevelakenseweg weer, waar een rode streep te zien is (gepland onderhoud, deklaag vervangen) en een groene streep (voorgestelde uitbreiding onderhoud en inrichting 30 km zone). De focuszone (het rondje) is de plaats waar het om gaat in dit voorstel. Kunt u deze groene streep uitleggen, wat bedoelt u met voorgestelde uitbreiding onderhoud en hoe past dit in uw plan voor de Hoevelakenseweg?

Ter verduidelijking is het goed om te weten dat het niet alleen om het gebied gaat ter hoogte van ‘het rondje’, maar om een aanpak van de Hoevelakenseweg op zowel het rode als het groene deel. De voorgestelde maatregelen hebben betrekking op 2 GVVP projecten:

- GVVP 325: Veiligheid kruispunt Hoevelakenseweg - Eendrachtstraat;
- GVVP 155: Beperken doorgaand verkeer Hoevelakenseweg;

Eind. 2020 heeft het college besloten om het kruispunt Hoevelakenseweg – Eendrachtstraat nader uit te werken in een ontwerp. Tijdens de uitwerking zijn we tot de conclusie gekomen dat eerdere suggesties (onder andere het toepassen van een overrijdbare middengeleider) nauwelijks inpasbaar zijn en juist mogelijk leiden tot schijnveiligheid. Om de verkeersveiligheid verder te verbeteren is het vooral van belang dat verkeer op de Hoevelakenseweg zich aanpast aan de lokale omgeving. Het is daarom van belang om de inrichting van de hele Hoevelakenseweg beter aan te laten sluiten bij de functie (30 km zone).
De verwachting is dat alleen een aanpassing van het kruispunt onvoldoende het gewenste effect oplevert.
Gezien het geplande onderhoud van een gedeelte van de Hoevelakenseweg (vanaf de westelijke komgrens tot het tankstation) en

de opgaven uit het GVVP doet zich nu de gelegenheid voor om de hele Hoevelakenseweg eenzelfde uitstraling te geven die past bij een 30 km/ uur weg.

- Wordt het concept ontwerp nog aan de raad voorgelegd?

Ervan uitgaande dat we binnen de aangegeven kaders zullen blijven zal de raad over de uitkomst worden geïnformeerd en is niet opnieuw een raadsbesluit nodig.

- U geeft aan een 'globale raming' te hebben gemaakt. Graag zouden wij een specificatie zien
  voor wij een beslissing maken over de goedkeuring van een dergelijk groot bedrag.
  Waaruit precies bestaan de nu geraamde kosten?

Op basis van de globare raming worden de bouwkosten geraamd op 800K. Deze raming is globaal, omdat er nog een aantal onzekerheden zijn die van invloed zijn op de werkelijke kosten. Denk aan de mogelijkheid van hergebruik van bestratingsmaterialen, hergebruik van funderingsmateriaal, millieutechnische kwaliteit aanwezige asfaltverharding (teerhoudend) en keuze nieuwe materialen en daarnaast kosten m.b.t. Fasering, omleiding en bereikbaarheid. Deze kosten kunnen tegen of mee vallen. In de raming is uit gegaan van een ongunstige situatie.

Daarnaast kunnen ook onverwachte zaken zich voordoen die tot op heden niet zijn gesignaleerd , zoals bodemverontreiniging of aanpassingen naar aanleiding van participatie.

In het college voorstel is opgenomen dat als de afwijking meer dan 15% boven deze raming is, de raad hierover vroegtijdig wordt geinformeerd.

- U geeft aan in 2023 maximaal 15% te willen afwijken van het geraamde bedrag. Wat is het
  percentage over de gehele meerjarenplanning?

Het percentage van 15% is opgenomen over de totale raming van dit project.

- Kunt u uiteenzetten waarvoor dit percentage naar verwachting benodigd kan zijn?

Zie de beantwoording hierboven

- Hoe hard is de planning?

Werkzaamheden op de Hoevelakenseweg hebben veel impact op de bereikbaarheid van niet alleen Terschuur, maar op de hele omgeving. In Zwartebroek lopen de komende periode de werkzaamheden "integrale rioolvervanging Zwartebroek". De werkzaamheden zijn afgerond ergens in Q2-Q3 2023. Planning van deze werkzaamheden worden i.o.m. de aannemer gemaakt i.v.m. de

impact op haar omgeving. De werkzaamheden aan de Hoevelakenseweg zullen hierop afgestemd moeten worden. De beschreven planning is realistisch.

- Welke elementen ziet u als risico's voor vertragingen?

1. Afstemming met andere projecten in de omgeving
2. Mogelijke vervangingswerkzaamheden NUTS-partijen
3. Levering van materialen, Tegenwoordig is de levering van materialen van grote invloed op planningen. Er zitten nu extreme lange levertijden op stenen en we weten niet hoe zich dat ontwikkelt de komende maanden en of jaren.

- Welke elementen ziet u als risico's voor de veiligheid?

Ondanks dat de Hoevelakenseweg is gecategoriseerd als 30 km zone blijft de weg waar verkeer zonder herkomst of bestemming in Terschuur gebruik van kan blijven maken. Juist om die reden is het van belang dat verkeer zich bewust is van de omgeving waarin zij zich bevinden en de geldende snelheid. Dit volgt uit de inrichting van de weg.
Een aandachtspunt in de verdere uitwerking is hoe wordt omgegaan met voorrang op kruispunten. Binnen 30 km/uur is gelijkwaardigheid (rechts heeft voorrang) gebruikelijk, maar dit lijkt niet op alle kruispunten de meest veilige oplossing.

- Hoe gaat u met dit plan borgen dat een herhaling van een situatie als de Burgemeester
  Kuntzelaan niet plaatsvindt?

Wanneer er wordt gekozen voor 30 km/uur is het van belang dat dit ook in de inrichting duidelijk wordt. Dit is alleen mogelijk door de weg grootschalig aan te pakken.