

De gemeenteraad van Wijchen

16 865 Mobiliteit en Infrastructuur

Beslisnota

Verbeteren doorstroming en veiligheid Kerkeveld.

Wijchen, 6 december 2016

Geachte leden van de raad,

Beslispunten

Vast te stellen de beslisnota voor de raad met de volgende beslispunten:

1. Het principebesluit te nemen tot de aanleg van een tweede ontsluiting Kerkeveld via de Woordsestraat naar de Graafseweg.
2. Nader onderzoek te doen naar het tracé en de kosten hiervan te dekken uit vrijvallende middelen 2016 van het GVVP 2.
3. De dekking van het investeringskrediet en van de structurele lasten integraal af te wegen bij de begroting 2018.
4. Maatregelen te nemen om de veiligheid van de schoolomgeving te verbeteren door extra toezicht te houden.
5. De kosten en de dekking van het extra toezicht integraal af te wegen bij de begroting 2018.

Inleiding

Al jaren speelt in Kerkeveld de discussie over het feit dat deze wijk met circa 1300 woningen maar één ontsluitingsweg heeft. Ook zijn er al jarenlang klachten over de snelheid waarmee het verkeer rijdt. In 2008 is een mogelijkheid voor een tweede ontsluiting onderzocht en na bezwaren van aanwonenden is door het college besloten om er geen tweede ontsluitingsweg aan te leggen. Wel is daarbij de bereikbaarheid voor de hulpdiensten verbeterd door hun de toegang te bieden via fietspaden met verwijderbare paaltjes.

De klachten over ervaren verkeersdrukke in met name De Meren 10^e straat en Diemewei 40^e straat hielden aan, evenals de klachten over de snelheden en de drukke rondom de school.

Alle onderzoeken zijn verricht om de vraag uit het coalitieakkoord (hoofdstuk 6, mobiliteit & infrastructuur) te beantwoorden: *"Wij achten het noodzakelijk om te bezien op welke wijze de doorstroming en de veiligheid in Kerkeveld kunnen worden verbeterd. Daartoe wordt, ook in overleg met de inwoners, de optie voor een tweede ontsluitingsweg meegenomen".* In de motie 14 AZ 033 is dit thema verbijzonderd door die te verwoorden als *"Het onderzoek naar een haalbare tweede ontsluiting Kerkeveld in gang te zetten. Indien haalbaar en voldoende draagvlak de tweede ontsluiting voor Kerkeveld te realiseren in 2016."*

Zodoende dat is onderzocht of de bereikbaarheid en veiligheid in Kerkeveld een probleem is. De uitgevoerde onderzoeken wijzen andermaal uit dat er geen eenduidig beeld bestaat over de (ervaren) problemen en de mogelijke oplossingen daarvoor. Hoewel de noodzaak van een tweede ontsluiting niet is aangetoond, wisselen de beelden sterk over het nut ervan. De uitgevoerde onderzoeken noch de uitgezette enquête onder de bewoners leveren een eenduidig beeld. Het is daarom aan de raad om nu een besluit te nemen en het college doet met deze beslisnota daarvoor een voorstel.

Het Onderzoek

De afgelopen maanden zijn in Kerkeveld verschillende onderzoeken gedaan. Door Goudappel Coffeng is onderzoek verricht naar de verkeersaantallen en de verkeersveiligheid in de wijk. Verkeerskundig gezien zijn daarbij geen problemen geconstateerd (bijlage 1). Door Gelders Genootschap is onderzocht welke problemen ervaren worden. Dit onderzoek richtte zich met name op de beleving en de ervaringen van alle werkgroep leden. Er blijkt grote verdeeldheid te bestaan (bijlage 2). Die verdeeldheid blijkt ook nadrukkelijk uit de enquête die vervolgens nog door Goudappel Coffeng in Kerkeveld is uitgevoerd (bijlage 3).

Bewoners ervaren de volgende problemen het meest (score 1 tot 10):

- Aantal verkeersdrempels en snelheidsremmers (6,41)
- Veiligheid van de schoolomgeving (6,35)
- Snelheid van het verkeer (5,85)
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten (5,68)
- Hoeveelheid verkeer (5,65)

We hebben gevraagd welk probleem als eerste opgelost moet worden. De uitkomsten laten geen grote meerderheid voor een oplossing zien:

- Aantal verkeersdrempels en snelheidsremmers (23%)
- Veiligheid van de schoolomgeving (18%)
- Tijd om de wijk uit te komen (17%)
- Snelheid van het verkeer (13%)
- Hoeveelheid verkeer (10%)

Er is geen oplossing waar een meerderheid de voorkeur voor heeft. Dit zijn de resultaten:

- Een of meer extra ontsluitingen (22%)
- Verkeerscontroles uitvoeren (12%)
- Schoolomgeving herinrichten (10%)
- Drempels verwijderen (10%)

Daarnaast is aanvullende informatie verkregen door het raadplegen van o.a. de ongevallenstatistieken, zijn op een aantal locaties door de gemeente Wijchen verkeersmetingen gedaan en is bekeken hoe het met de luchtkwaliteit in Kerkeveld is gesteld (bijlage 4 t/m 8). Tevens is door Veilig Verkeer Nederland (VNN) de aanbeveling gedaan maatregelen te treffen om de huidige verkeersintensiteiten op De Meren 10^e straat en Diemewei 40^e straat te verminderen (bijlage 9). Tot slot zijn er in Kerkeveld ruim 600 handtekeningen opgehaald, waarin door de bewoners is aangegeven dat zij positief staan tegenover een mogelijke tweede ontsluiting (bijlage 11).

Alle onderzoeken (zie bijlagen) die daarover het uitsluitsel geven zijn afgerond en zijn bij deze beslisnota gevoegd. Daarbij wordt u gevraagd een uitspraak te doen over de te nemen vervolgstappen. De mogelijke vervolgstappen zijn uitgewerkt onder beslispunt 4.

Beoogd effect

Het verbeteren van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de wijk Kerkeveld. De ervaren problemen zijn met diverse maatregelen te reduceren. Het college is van mening dat er maatregelen genomen moeten worden. De kwestie sleept zich al veel te lang voort en het wordt tijd dat er helderheid geboden wordt. De gekozen opties beïnvloeden de veiligheid van de schoolomgeving (4) en beïnvloeden de hoeveelheid verkeer, bereikbaarheid voor de hulpdiensten en doordat er een alternatieve route ontstaat het aantal verkeer remmende maatregelen dat men op zijn route ondervindt (1).

Argumenten

1.1 Door voortschrijdend inzicht worden verkeerskundige ontwerpen zoals in Kerkeveld, niet langer omarmd.

Hoewel er over de aanleg en bouw van Kerkeveld goed is nagedacht, blijkt dat door de grote drukte op de hoofdwegen deze verkeersstructuur niet de meest ideale. Daarom ook dat voor de Huurlingsedam een andere ontsluitingsstructuur is gekozen. Voor de andere toekomstige woonwijken zal ook een andere ontsluitingstructuur worden gemaakt dan die van Kerkeveld. Dit voortschrijdend inzicht brengt het college tot het voorstel ook in Kerkeveld een tweede ontsluiting te realiseren.

1.2 Een extra ontsluiting via de Wordsestraat naar de Graafseweg (bijlage 12.1, 12.2, 12.3 en 12.4) heeft de voorkeur van het college.

Met die extra ontsluiting kunnen bewoners uit elke deelwijk van Kerkeveld richting Nijmegen rijden. Zij hoeven niet langer door De Meren 10^e straat of Diemewei 40^e straat. Deze richting is de meest logische, doordat een grote meerderheid van bewoners hun bestemming richting Nijmegen / A73 heeft (bijlage 3). Deze variant is ruimtelijk het beste inpasbaar, vanwege de groene omgeving waarin hij aangelegd wordt. Het is weliswaar een ecologisch waardevol gebied, maar de weg ligt er deels al en de doorsnijding is maar kort. Hoewel de provincie uitspreekt dat aangetoond moet worden dat een extra aansluiting op de Graafseweg nodig is voeren zij in 2019 op de Graafseweg groot onderhoud uit. Dat kan de gelegenheid geven om zo'n aansluiting te maken. Een eerste raming om de ontsluiting via de Wordsestraat in de richting van de Graafseweg te realiseren komt uit op € 3.200.000,- exclusief planschade.

1.3 De bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Kerkeveld, en daarmee de haalbaarheid van een tweede ontsluiting, is beoordeeld aan de hand van diverse onderzoeken.

Met de onderzoeken die zijn uitgevoerd is een weloverwogen oordeel te vellen over hoe het met de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Kerkeveld is gesteld.

1.4 Onderzocht zijn andere mogelijkheden om de bereikbaarheid en/of de verkeersveiligheid van Kerkeveld te verbeteren. Daarin zijn ook de volgende opties mogelijk:

a. Geen fysieke maatregelen te treffen maar in te zetten op gedragsverandering.

Een aantal bewoners van Kerkeveld heeft in 2015 samen met VVN afdeling Wijchen met een buurtactie bestuurders geattendeerd op de 30 km/h zone in Kerkeveld. Daarbij is benadrukt wat het belang is van een verkeersveilige woonomgeving. Het belangrijkste aspect voor een verkeersveilige omgeving is het juiste gedrag van automobilisten. Door *verkeersgedragingen kan iedere verkeerssituatie als onveilig worden ervaren*. Iedere verkeersdeelnemer heeft een eigen verantwoordelijkheid om zich veilig in het verkeer te gedragen. Desondanks kan altijd door een inschattingfout of een verkeerde beoordeling van de verkeerssituatie een ongeval plaatsvinden. Dit is niet te voorkomen met een aangepaste weginrichting. Het is daarnaast mogelijk dat door de politie wordt ingezet op handhaving op ongewenst rijgedrag. Door hier meer aandacht aan te geven door dit soort acties en door deze vaker te herhalen, wordt de bewustwording vergroot. Het college adviseert deze optie niet, omdat tijdens deze actie in Kerkeveld bleek dat de gemoederen hoog op kunnen lopen en bewoners tegenover elkaar komen te staan.

b. Verder onderzoek uit te voeren naar het verbeteren van de verkeersstructuur van Kerkeveld.

In de onderzoeken die zijn uitgevoerd is vooral in kaart gebracht welke problemen er wel en niet in Kerkeveld zijn. Door aanvullende onderzoeken kan worden uitgezocht of en hoe de verkeersstructuur van Kerkeveld nog te verbeteren is. De kosten om dit onderzoek uit te voeren zijn geraamd op € 25.000,-. Daarbij is te denken aan:

- Onderzoek doen naar aanpassingen van bestaande verbindingen in Kerkeveld om daarmee de verkeersstromen en verkeersstructuur in Kerkeveld aan te passen.
- Onderzoek naar het verbeteren van de fietsverbindingen in de wijk, dat de fietsers veiliger door de wijk kunnen fietsen.
- Onderzoek naar de mogelijkheden tot het aanpassen van de weginrichting, bv. door wegen te versmallen waardoor het verkeer minder snel zal rijden.

Het college adviseert deze optie niet, omdat een eerste gedachtegang oplevert dat smallere wegen leiden tot een slechtere doorstroming.

c. Alternatieve routes; Kiezen voor een of meer extra ontsluitingen van Kerkeveld, met als mogelijke ontsluiting:

I. Via de Wordsestraat naar de Balgoijseweg

II. Via De Gamert naar De Geer

III. Via de Wordsestraat over een nieuwe weg naar de rotonde Huurlingsedam.

Voor elke variant geldt dat een doorrekening van de gevolgen voor de verkeersintensiteiten als opdracht is uitgezet bij een adviesbureau. Zij kunnen medio december aangeven welke effecten een oplossing heeft. Uit de visuele telling ter plekke, plus resultaten uit de enquête, weten we dat de meeste bewoners vanuit Kerkeveld in de richting van Nijmegen / A73 rijden (bijlage 4). Het effect van een ontsluiting in de richting van de Graafseweg is hierdoor groter dan in de richting van de Balgoijseweg.

I. Via de Woordsestraat naar de Balgoijseweg (bijlage 12.5, 12.6 en 12.7). Met die extra ontsluiting hoeven bewoners uit De Gamert en De Flier niet meer via De Meren te rijden. Aandachtspunt is de geluidsbelasting. Die mag hier beperkt stijgen. Uit de enquête blijkt dat de meeste bewoners niet in de richting van Balgoijseweg hun bestemming hebben (bijlage 3). Het effect van deze ontsluiting lijkt daardoor beperkt. De ruimtelijke inpassing is slecht, vanwege de beperkte beschikbare ruimte langs de Woordsesteeg. Een eerste raming om deze ontsluiting te realiseren komt uit op € 2.600.000,- exclusief planschade. Door het verwachte beperkte effect van deze variant, adviseert het college deze niet.

II. Via De Gamert naar De Geer (bijlage 12.8 en 12.9). Met deze extra ontsluiting hoeven bewoners uit De Gamert niet meer via De Meren te rijden. Het gebruik door de bewoners uit De Flier wordt laag ingeschat, door de verkeersremmende werking van de bochten in De Gamert. De verkeersintensiteiten in De Geer zullen naar rato toenemen. Een aandachtspunt is de geluidsbelasting. Die mag hier maar beperkt stijgen. De variant is ruimtelijk eenvoudig in te passen. Aandachtspunt is de ontsluiting van De Geer 10^e straat op de Zuiderdreef. Dat is geen rotonde maar kruispunt. Afhankelijk van de verwachte verkeersintensiteiten zou die kruising aangepast moeten worden. De eerste raming om deze ontsluiting De Gamert – De Geer te realiseren komt uit op € 70.000,- exclusief planschade. Dit is een alternatief voor de Gamert bewoners die het aantal te passeren snelheidsremmers op De Meren te groot vinden. De verwachting is dat deze optie maar beperkt leidt tot minder verkeer op de Meren 10^e straat. Daarom dat het college deze optie niet adviseert.

III. Via de Woordsestraat over een nieuwe weg naar de rotonde Huurlingsedam (pm)
Deze mogelijkheid moet nog verder worden uitgewerkt. Nadeel van deze optie is dat er een relatieve lange nieuwe weg bijkomt door een ecologisch waardevol gebied. De ruimtelijke inpasbaarheid is complex. Vooralsnog wordt uitgegaan dat de kosten van deze ontsluiting vergelijkbaar zijn met optie I. De kostenbesparing doordat geen rotonde hoeft te worden aangelegd zal te vergelijken zijn met de extra kosten die gemaakt moeten worden voor de grondaankopen en de meerkosten van de aanleg van de weg. Deze variant wordt zodoende geraamd op € 3.200.000,- exclusief planschade. Het college adviseert deze variant niet.

1.5 Bewoners van mening zijn dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten niet voldoende is (bijlage 3).

Door veel bewoners die de enquête invulden is de bereikbaarheid van hulpdiensten genoemd als verkeersprobleem in Kerkeveld (scoort 5,68).

1.6 Een of meer extra ontsluitingen verspreidt het verkeer in Kerkeveld over meer wegen.

Extra ontsluitingen bieden mogelijkheden om het verkeer over meerdere wegen in Kerkeveld te spreiden. Hierdoor kan verkeershinder op een locatie worden verminderd. Welke gevolgen een keuze heeft kan met een aanvullend onderzoek inzichtelijk worden gemaakt.

1.7 Een aandachtspunt is de verkeersafwikkeling op het kruispunt Kerkedreef (bijlage 1).

In de rapportage noemt Goudappel Coffeng de kruising Kerkedreef met Diemewei 40^e straat en De Meren 10^e straat een aandachtspunt. Op deze kruising stagneerde het verkeer bij hun observatie tijdens een spitsperiode. Na drie minuten was het opgelost. Zodoende dat die kruising voor de bereikbaarheid wel een aandachtspunt vormt. Hierdoor zullen bewoners de bereikbaarheid van de wijk en de hoeveelheid verkeer negatief ervaren.

1.8 Verkeer is meer dan alleen objectiviteit; ook gevoel en ervaring spelen daarbij een rol.

Door alleen op basis van de objectieve data de beslissing te nemen over de meest effectieve verkeersmaatregel, zouden gevoelens van een aantal burgers worden genegeerd. Veiligheid heeft meerdere dimensies, waaronder de feitelijke bescherming tegen gevaar en het gevoel veilig te zijn. Het waardeoordeel van het gemoed blijkt ook sterk verdeeld te zijn. Als de ene bewoner iets als probleem ervaart, ervaart een andere bewoner dat niet. Er zijn in Kerkeveld dus verschillende groepen bewoners met verschillende problemen, belangen en oplossingen.

2.1 Uitgewerkt dient te worden wat het meest optimale en effectieve tracé is.

Tot nu toe zijn alleen schetsen gemaakt van een mogelijke tweede ontsluiting. Dat dient nog verder uitgewerkt te worden. Uitgezocht moet worden wat het meest ideale tracé is. Daarbij is het de opgave om een tracé te nemen, waardoor alle ontsluitingsmogelijkheden evenredig gebruikt worden. Het moet voorkomen worden dat de ervaren verkeersproblemen verplaatst worden. Dit wordt nader onderzocht en uitgewerkt. Ook wordt het tijdspad en kostendekking daarin meegenomen.

2.2 Vanuit het onderzoek GVVP 2 is een restant budget beschikbaar.

Bij de marap zijn deze middelen benoemd als niet benodigd. Deze middelen zullen we nu als budgetoverheveling meenemen naar 2017. Het doel van een traceonderzoek past binnen het GVVP2. Verwacht wordt dat dit tracéonderzoek voor 15.000 euro uitgevoerd kan worden. De voorwaarde is dat de raad instemt met deze voorgestelde budgetoverheveling.

3.1 Integrale afweging dient conform financiële verordening plaats te vinden bij de begroting 2018.

In artikel 4.11 van de financiële verordening is over het beschikbaar stellen van financiering opgenomen: "Nut en noodzaak worden integraal afgewogen binnen de kaderbrief of begroting. Daar worden de prioriteiten gesteld. Buiten deze beslissingmomenten kan geen extra incidenteel of structureel geld uitgegeven worden, tenzij door de raad geaccordeerd."

4.1 Uit de enquête blijkt dat de bewoners vijf verkeersproblemen het meest ervaren.

Bewoners ervaren de volgende verkeersproblemen in Kerkeveld het meest (score 1 tot 10):

- Aantal verkeersdrempels en snelheidsremmers (6,41)
- Veiligheid van de schoolomgeving (6,35)
- Snelheid van het verkeer (5,85)
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten (5,68)
- Hoeveelheid verkeer (5,65)

De spreiding van de antwoorden (cijfers) die de bewoners aan deze verschillende problemen geven verschilt veel (zie de bijlage van bijlage 3). Geeft iemand één probleem een 10 en de ander een 2, dan scoort dit probleem gemiddeld een 6. Deze verdeeldheid in ervaringen met en belevingen van het verkeer in Kerkeveld is groot. De deelname aan de enquête was groot waardoor deze een representatieve uitslag geeft. Uit de enquête blijkt dat de bewoners van Kerkeveld een aantal verkeersproblemen ervaren. Als gemeente moeten we luisteren naar deze geluiden en weloverwogen besluiten hoe en wat we kunnen doen om deze ervaren problemen te verminderen. Daarom dient uitgesproken te worden hoe de vervolgstappen eruit gaan zien naar aanleiding van de onderzoeken.

4.2 Goudappel Coffeng noemt qua verkeersveiligheid alleen De Trinoom als het voornaamste aandachtspunt, wat 18% van de geënquêteerden beaamt.

Bij het bekijken van de schoolomgeving door Goudappel Coffeng is geconstateerd dat er vlak voor aanvang rond de school door drukte de verkeerssituatie niet overzichtelijk was. Dit zien zij veelvuldig bij scholen in Nederland. Dat de verkeersveiligheid van de schoolomgeving als knelpunt wordt ervaren, blijkt ook uit de enquête. Van alle problemen staat de veiligheid van de schoolomgeving op de tweede plaats en noemt 18% van de bewoners dit als het grootste verkeersprobleem in Kerkeveld. De schoolomgeving herinrichten wordt door 10% genoemd als oplossing voor het grootste ervaren verkeersprobleem. Hoewel hier geen geregistreerde ongevallen bekend zijn, blijft de verkeersveiligheid van een schoolomgeving zeer belangrijk.

De andere wegen worden door de wegenscan die Goudappel Coffeng heeft gedaan, als veilig beoordeeld (bijlage 1).

4.3 Uit de proef bij De Trinoom blijkt dat extra toezicht de veiligheid bij de school verbetert.

De ervaren onveilige schoolomgeving wordt veroorzaakt door het getoonde verkeersgedrag. In september en oktober is als proef extra ingezet op handhaving bij scholen, waarbij wordt geconstateerd dat daardoor het correcte gedrag toeneemt. Daarom wordt voorgesteld om in te zetten op extra toezicht bij scholen. De structurele dekking hiervan wordt betrokken bij de begroting 2018. Mogelijk is er na de ambtelijke samenvoeging met Druten ruimte binnen de formatie om al in te zetten op toezicht. Ruim voor afloop van deze proef wordt de inzet geëvalueerd. Op basis van de ervaringen dit najaar bij de Trinoom kiest het college voor deze optie en wil hierbij ook andere scholen in de gemeente Wijchen en beide bedrijventerreinen betrekken.

5.1 Voorgesteld wordt het extra toezicht integraal af te wegen bij de begroting 2018.

Het gedrag van ouders bij scholen kan worden verbeterd door extra toezicht, is gebleken uit de proef bij de Trinoom. Daarom wordt voorgesteld hier structureel op in te zetten en dit mee te nemen in de integrale afweging bij de begroting 2018.

Kanttekeningen

1.1 Een aantal werkgroep leden is van mening dat nog meer aanvullend onderzoek nodig is.

Deze werkgroep leden wensen een verdere uitwerking van de problemen, zodat ze specifiek per locatie worden gemaakt, ook naar de dag en het tijdstip op de dag. Daarnaast vinden zij dat de ervaren problemen getoetst moeten worden aan de situatie buiten. Een uitgebreide argumentatie hierover en onze reactie daarop wordt in bijlage 10.1 en 10.2 beschreven. Wij zijn van mening dat alle onderzoeken die zijn gedaan goed en compleet zijn uitgevoerd.

1.2 Doordat de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Kerkeveld verkeerskundig gezien al voldoende zijn, is het niet noodzakelijk om aanvullende fysieke maatregelen te treffen.

Verkeerskundig wordt geen noodzaak aangetoond om fysieke maatregelen uit te voeren. Als Kerkeveld wordt vergeleken met andere Wijchense wijken, geldt voor de bereikbaarheid van Kerkeveld als de verkeersveiligheid in Kerkeveld dat deze niet noemenswaardig anders is dan in andere wijken.

1.3 Het onderzoek van Goudappel Coffeng toont geen noodzaak aan tot de aanleg van extra ontsluitingen.

Goudappel Coffeng heeft aangetoond dat, behalve een knelpunt (de schoolomgeving) en een aandachtspunt (kruispunt van de Kerkedreef) in Kerkeveld, verkeerskundig geen aanleiding bestaat om de verkeersstructuur in Kerkeveld aan te passen (bijlage 1). Volgens Goudappel Coffeng zijn de wegen in Kerkeveld geschikt voor de hoeveelheid verkeer dat daarover rijdt. Zij verwoorden dat in de rapportage als volgt; 'verkeerskundig gezien zijn het gebruik, de vormgeving en de functie van de wegen in Kerkeveld in balans'.

1.4 De bereikbaarheid voldoet volgens de hulpdiensten (bijlage 2, pagina 6).

Hulpdiensten beschrijven Kerkeveld als goed bereikbare wijk. Kerkeveld is ruim van opzet met veel groen en water. Daarnaast kunnen zij de paaltjes in de fietspaden Woordsestraat, De Meren 11^e straat of bij De Geer verwijderen. Hierdoor is Kerkeveld voor de hulpdiensten bereikbaar via vijf mogelijke toegangswegen.

1.5 Uit de ongeval statistieken blijkt Kerkeveld geen verkeeronveilige wijk te zijn (bijlage 8).

Uit de geregistreerde ongevallen van de afgelopen 15 jaar komen geen bijzonderheden voor Kerkeveld naar voren. Objectief gezien is Kerkeveld niet onveiliger dan een andere wijk van Wijchen.

1.6 De provincie zal niet zomaar medewerking aan een extra rotonde op een provinciale weg verlenen (bijlage 13).

De provincie gaat uit van het standpunt nee, tenzij. Vanuit verkeerskundig oogpunt is men kritisch ten aanzien van nieuwe ontsluitingen, omdat dit de doorstroming op de Graafseweg beperkt. De provincie geeft aan dat de noodzaak van een extra ontsluiting goed onderbouwd moet zijn.

1.7 De uitvoering van een extra ontsluiting kan enige jaren in beslag nemen.

Voor al de varianten geldt dat er bestemmingsplan procedures doorlopen dienen te worden. Het gaat enige maanden tot enkele jaren duren om deze te doorlopen. Dit is afhankelijk van de gekozen variant en de bezwaren die worden ingediend. Er dienen wellicht gronden aangekocht te worden om de weg aan te kunnen leggen. Afhankelijk van medewerking van alle grondeigenaren is dit eveneens een proces van enige maanden, tot enkele jaren.

1.8 Door de grote verdeeldheid in alle ervaren verkeersproblemen, komt er geen specifiek verkeersprobleem naar voren.

Afhankelijk van de deelwijk van Kerkeveld waar iemand woont, worden bepaalde problemen wel of niet ervaren (bijlage 3).

Draagvlak

In motie 14 AZ 033 wordt er gesproken over tot aanleg van een tweede ontsluiting over te gaan bij voldoende draagvlak. Er is niet aangegeven wanneer er voldoende draagvlak is.

Uit ons onderzoek blijkt dat 22% van de bevroagden het de beste oplossing vindt voor de ervaren problemen. Aan de andere kant is er een handtekeningen actie gehouden door buurtbewoners. Op de vraag of men voor een tweede ontsluiting is antwoordde ruim 600 buurtbewoners met ja.

Financiën

Allereerste de maatregel voor extra toezicht bij de Trinoom, maar ook bij andere scholen bij de beide bedrijventerreinen. Wij zullen de kosten en de dekking betrekken bij de integrale afweging bij de begroting 2018. Hierbij wordt eveneens rekening gehouden met de effecten van de eventuele samenwerking met de Gemeente Druten.

Wij stellen voor het benoemde traceonderzoek te dekken uit de resterende middelen GVVP 2. Dit bedrag willen wij als budgetoverheveling meenemen naar 2017.

Het benodigde investeringsbedrag ramen wij, met de inzichten van nu, tussen de € 3,2 en € 4 miljoen. Op basis van het nadere onderzoek kan een betere investeringsraming worden gemaakt. Dit investeringsbedrag alsmede de structurele lasten worden dan integraal afgewogen bij de begroting 2018.

Uitvoering

Maatregel bslispunt 4 wordt uitgevoerd nadat het budget beschikbaar komt uit de algemene reserve, waarna team handhaving op sterkte kan komen om dit op te nemen in de werkplanning.

Maatregel bslispunt 1 kan nog enkele jaren duren en deze zou gekoppeld kunnen worden aan groot onderhoud aan de Graafseweg dat de provincie in 2019 gepland heeft.

Burgerparticipatie

Wij hebben LBG Kerkeveld benaderd met de vraag of zij het onderzoek naar bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Kerkeveld, met als mogelijke oplossing een tweede ontsluiting, uit willen voeren. Daar hebben zij vanaf gezien. Zij willen iedere bewoner uit Kerkeveld kunnen bijstaan, voor- of tegenstander van een tweede ontsluiting.

Daarom dat wij tijdens een informatieavond in de wijk Kerkeveld over verkeersmaatregelen op de Diemewei 40^e straat en De Meren 10^e straat gevraagd is of bewoners in de werkgroep willen plaatsnemen om het onderzoek mee uit te voeren. Zij vormden sinds 17 juni 2015 de Werkgroep 'ontsluiting, doorstroming en bereikbaarheid Kerkeveld'. Zij hebben zich als eerst beziggehouden met de kortere termijn maatregelen om de verkeersveiligheid van Kerkeveld te verbeteren.

Sinds januari 2016 buigt deze werkgroep zich over de vragen hoe het met de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Kerkeveld is gesteld. Daarbij zijn nut, noodzaak en draagvlak van een mogelijke tweede ontsluiting meegenomen. De taak van deze werkgroep was om de onderzoekers bij te staan in het onderzoek, of alle vragen zijn gesteld en of de onderzoeken goed zijn verlopen. Deze werkgroep kwam eenmaal per maand bijeen. Het onderzoek zelf is in opdracht van het college gedaan door Goudappel Coffeng en het Gelders Genootschap. Zij hebben gereageerd op dit ambtelijk advies en het collegebesluit (bijlage 14). Daarmee is de werkgroep klaar met haar werkzaamheden. De werkgroep is nu ontbonden.

LBG Kerkeveld is middels verslaglegging van de werkgroep geïnformeerd over de voortgang van het proces van de werkgroep en de richting waarheen zij gingen.

Aan de werkgroepleden en aan de LBG is de gelegenheid gegeven om op deze beslisnota te reageren ten einde uw raad zo compleet mogelijk te informeren. Deze reacties zullen u zsm toegestuurd worden.

Bijlagen

- 1.1 Verkeersonderzoek Goudappel
- 1.2 Resultaat visuele telling WCN08301
- 1.3 Resultaten slangtellingen WCN08301
- 2 Onderzoek Gelders Genootschap
- 3.1 Rapportage enquête Kerkeveld
- 3.2 Enquête = Vragenlijst Wijchen Kerkeveld
- 4.1 Herkomst-bestemmingen uitgewerkt
- 4.2 Verdeling bestemming turven
- 5 Snelheidsmetingen Kerkeveld
- 6 Afstanden en reistijd
- 7 Geluid en schadelijke stoffen Kerkeveld
- 8 Ongevallen Kerkeveld 2001 t/m 2015
- 9.1 Reactie op rapport VVN
- 9.2 Rapport VVN
- 9.3 FW Advies Kerkeveld
- 9.4 Reactie op rapport VVN
- 10.1 Reactie op werkgroep leden
- 10.2 Reacties werkgroep leden
- 11 Reactie op handtekeningenactie bewoners
- 12.1 Tracé bestemmingen ontsluiting Wordsestraat - Graafseweg
- 12.2 Kosten ontsluiting via Wordsestraat - Graafseweg totaal
- 12.3 Kosten ontsluiting via Wordsestraat - Graafseweg
- 12.4 memo 2e ontsluiting Kerkeveld via Graafseweg 18-11-16
- 12.5 Tracé bestemmingen ontsluiting Wordsestraat - Balgoijseweg
- 12.6 Kosten ontsluiting via Wordsestraat - Balgoijseweg totaal
- 12.7 Kosten ontsluiting via Wordsestraat - Balgoijseweg
- 12.8 Kosten ontsluiting via De Gamert - De Geer totaal
- 12.9 Tracé De Gamert - De Geer
- 13 Ontsluiting Kerkeveld Wijchen
- 14 Reacties werkgroep leden op advies college

Gerelateerde stukken

- Coalitieakkoord 2014-2018 14AZ018
- Motie 14 AZ 033
- W.2016.1469
- 16RZ115a

Burgemeester en wethouders van Wijchen,
De secretaris, De Burgemeester,

De gemeenteraad van Wijchen

16 865 Mobiliteit en Infrastructuur

Raadsbesluit

Verbeteren doorstroming en veiligheid Kerkeveld.

De raad van de gemeente Wijchen;

Gelet op: motie 14 AZ 033,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van:
6 december 2016.

besluit:

1. Het principebesluit te nemen tot de aanleg van een tweede ontsluiting Kerkeveld via de Woordsestraat naar de Graafseweg.
2. Nader onderzoek te doen naar het tracé en de kosten hiervan te dekken uit vrijvallende middelen 2016 van het GVVP 2.
3. De dekking van het investeringskrediet en van de structurele lasten integraal af te wegen bij de begroting 2018.
4. Maatregelen te nemen om de veiligheid van de schoolomgeving te verbeteren door extra toezicht te houden.
5. Het extra toezicht (Trinoom, overige scholen en bedrijventerreinen) voor 2017 te dekken uit de begroting 2016 en voor latere jaren integraal af te wegen bij de begroting 2018.

Aldus besloten door de gemeenteraad in zijn openbare vergadering van
...

De voorzitter,

De griffier,