Gemeente Oudewater

RAADSVOORSTEL
19R.00492

Indiener: College van burgemeester en wethouders

Datum: 1 oktober 2019

Portefeuillehouder(s): wethouder W.J.P. Kok

Portefeuille(s): Realisatie en Beheer

Contactpersoon: S. de Waard

Tel.nr.: 0625723736 **E-mailadres:** Waard.s@woerden.nl

Onderwerp: Voorstel tot reconstructie/herinrichting Lange Burchwal/Wijngaardstraat e.o.

De raad besluit:

a. In te stemmen met het tot uitvoering brengen van de plannen voor de herinrichting/reconstructie van de Lange Burchwal/Wijngaardstraat en omgeving. En daarbij een keuze te maken ten aanzien van de onderstaande 4 onderwerpen.
   1) Wijze van Parkeren: (Variant A of B)
   2) Materialisatie t.a.v. geluid en trilling voor (Variant A, B of C)
   3) Esthetische vormgeving en kwaliteit (afhankelijk van de keuze onder 2)
   4) Het al dan niet reduceren van het doorzicht (Variant A of B)

b. De dekking plaats te laten vinden op basis van de jaarschijven in de concept begroting 2020 en verder.

c. De bewonerspetitie middels bijgaand conceptvoorstel (bijlage 10) te beantwoorden.

Inleiding:

Voor de Lange Burchwal/Wijngaardstraat en de aanliggende stegen wordt een herinrichting/reconstructie voorgesteld. Deze voorgenomen reconstructie is benoemd in de vastgestelde projectenlijst Masterplan Binnenstad Oudewater (september 2017).
In 2018 heeft er in de laagste delen van dit projectgebied veel overlast plaatsgevonden door de hevige regenbuien. Om die reden is de ondergrondse riool- en watersituatie nader beschouwd, waardoor tegelijk met deze reconstructie ook verregaande maatregelen aan riolering worden voorgesteld.

Om de regenwater problematiek tijdelijk op te lossen is er in samenspraak met het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden een tijdelijke maatregel getroffen. Deze maatregel resulteert in een toename van het aantal overstorten op oppervlaktewater. Omdat dit overstorten een negatief effect heeft op de waterkwaliteit is er afgesproken dat deze tijdelijke maatregel tot het najaar van 2021 mag functioneren. Voor die tijd moet de riolering en het afwateringssysteem dus worden aangepast.

Er hebben drie participatiemomenten met de omgeving plaatsgevonden. Op 14 december 2018 heeft een bewonersavond plaatsgevonden over de tijdelijke maatregel omtrent de waterproblematiek (zie bijlage 2). Het tweede deel van de avond werd gebruikt om de bewoners te bevragen over wat er allemaal speelt in de leefomgeving. Deze geïnventariseerde aandachtspunten zijn herhaald in een presentatie op de 'brengavond' op 31 januari 2019 daarna zijn in de presentatie op deze avond principevoorstellen 'gebracht' waarop reactie is gevraagd (zie bijlage 3). De reacties zijn meegenomen in de uitwerking van het voorlopig ontwerp. Dit voorlopig ontwerp is op 7 mei 2019 op een inloopmiddag/avond in persoonlijke gesprekken toegelicht. Daarnaast hebben een aantal bewoners vooraf en nadien informatie gevraagd en is thuis of op het stadskantoor een toelichting gegeven. Op de inloopmiddag/avond zijn reactieformulieren aanwezig geweest, deze reactieformulieren zijn ook via de website beschikbaar gesteld. In de bijlage 4 treft u een overzicht van alle reacties en hoe met deze reacties is omgegaan. De onderliggende formulieren, brieven en e-mails zijn analoog voor de college en raadleden in te zien bij de griffie.

De meest voorkomende onderwerpen in deze reacties hebben betrekking op de voorgestelde locaties van ondergrondse vuilcontainers, parkeren, trillingen en geluid. In onderstaande hoofdstukken is extra aandacht besteed aan deze onderwerpen. Daarnaast is in bijlage 5h een ontwerptoelichting te vinden die alle keuzes van het voorgestelde ontwerp onderbouwt en uitgebreid uiteenzet.
In bijlage 5a t/m 5d vindt u het concept definitief ontwerp wat als resultaat van dit participatietraject tot stand is gekomen. Hierin zijn nog diversen keuzemogelijkheden, in de onderstaande hoofdstukken worden varianten en discussiepunten die nog spelen nader uitgelicht. Hierin zijn verschillende keuzevarianten uiteengezet.

ONDERGRONDSE CONTAINERS
In het voorlopig ontwerp voor de herinrichting is in eerste instantie voorgesteld een aantal ondergrondse containers te verplaatsen vanuit het centrum richting de Wijngaardstraat. Voordeel hiervan zou zijn dat de ophaaldienst niet meer de verschillende stegen in hoeft te draaien om de containers te legen. Daardoor zouden er, met het oog op de wens om het zwaar verkeer te weren uit de binnenstad, minder vervoersbewegingen richting het centrum zijn.

Daarom waren in het voorlopig ontwerp zowel in de Gasthuissteeg als in de Oude Huijensteeg ondergrondse containers geprojecteerd waar vervolgens door bewoners tegen is geprotesteerd. De reden van de weerstand is de angst voor geluidsoverlast en stankoverlast voor de directe aanwonenden. In samenspraak met de bewoners en met de ophaaldienst is daarom het ontwerp aangepast, omdat dat het reduceren van het aantal vervoersbewegingen niet opweegt tegen de mogelijk overlast van de directe aanwonenden.

Het huidige voorstel gaat uit van het handhaven van de ondergrondse containers op de huidige locaties.
Alleen de container naast de Yoga studio (Wijngaardstraat 48) zal op verzoek van de studio verplaatst worden naar de overzijde van de steeg.

PARKEREN
Het parkeren in de Wijngaardstraat is al geruime tijd een punt van aandacht én ergernis. Hulpdiensten hebben in het najaar van 2018 een noodkreet gegeven ten aanzien van de bereikbaarheid (zie bijlage 6). Het college van B en W is van mening dat deze noodkreet van dusdanig belang is dat in de voorgestelde varianten de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten als randvoorwaarde is opgenomen.
Niet alleen de hulpdiensten ondervinden last van het parkeren. Veel buurtbewoners hebben met teksten aan muren en op borden aangegeven de uitgangen van opstallen, uitritten en garages vrij te willen houden van auto's.

Ook Empaction constateert bij het uitvoeren van het parkeeronderzoek in 2018 (bijlage 7) dat geparkeerd wordt op locaties waar dit volgens de CROW normen feitelijk niet kan. Probleem zit in de breedte van de weg in combinatie met de toegankelijkheid van uit- en opritten.

Tegelijkertijd bestaat bij vele bewoners onvrede over de grote parkeerdruk in de directe omgeving en de mogelijke impact van de herstructurering op die parkeerdruk

Met de herinrichting van de straat is het mogelijk dit ongewenste parkeren tegen te gaan terwijl tegelijkertijd de parkeerdruk hanteerbaar blijft. Het voorstel is om de straat van hoge trottoirbanden te voorzien en slechts op de plekken waar voertuigen op eigen grond (met name in garages) kunnen staan inritbanden aan te leggen. Door de trottoirbanden, in combinatie met een rijbaan die wordt gebruikt voor laden en lossen van vrachtverkeer, is het minder makkelijk om gedeeltelijk op de stoep te parkeren. Hierdoor wordt ongewenst parkeren fysiek ontmoedigd.

Uitgangssituatie: In de huidige situatie zijn er 197 officiële parkeerplaatsen (gebaseerd op de oude parkeernormen)[1] binnen het plangebied aanwezig. (Een ongewijzigde inrichting volgens de nieuwe normen zou 181 (plaatsen inhouden). Daarnaast wordt er op piekmomenten door 36 auto's fout geparkeerd in de Wijngaardstraat. Deze auto's worden aangemerkt als foutparkeerders op basis van de wegenverkeerswet omdat ze te dicht op hoeken parkeren, inritten blokkeren of onvoldoende doorrijbreedte voor hulpdiensten overlaten.

Voorgestelde ontwerp (Variant A):
In het voorgestelde ontwerp worden er 186 officiële parkeerplaatsen gerealiseerd (gebaseerd op de nieuwe, ruimtelijk ruimere, parkeernorm). Hierin is het ontwerp zo efficiënt mogelijk ingericht op parkeren. Zo wordt de as-verspringing uit de Lange Burchwal gehaald t.b.v. extra parkeerruimte en wordt er rekening gehouden met het verplanten van 8 bomen uit de Lange Burchwal naar alternatieve locaties om meer/extraparkeerruimte te faciliteren. Het is niet mogelijk om de hoeveelheid bomen verder te reduceren omdat dit ten kosten zal gaan van de leefbaarheid en de beschermde laanstructuur. Hiermee is de maximale parkeercapaciteit op de Lange Burchwal bereikt.

In het ontwerp wordt voorgesteld om het parkeren in de Wijngaardstraat te weren (met uitzondering van het parkeren op de kop van de Sint Janstraat en nabij de Yoga studio). Hiermee wordt de toegang voor nood- en hulpdiensten gegarandeerd evenals de toegang naar 20 garages via inritten (op het moment worden tijdens de piekuren nagenoeg alle 20 garages aan de Lange Burchwalzijde van de Wijngaardstraat geblokkeerd door foutparkeerders). De verwachting is dat door het garanderen van de toegankelijkheid van deze 20 garages, deze weer gebruikt kunnen worden als parkeerplaats op eigen terrein[2]. Daarnaast wordt de toegang tot de inritten aan de andere zijde geoptimaliseerd.

Mogelijke (toekomstige) uitbreidingsmogelijkheden voor parkeren in de omgeving.

Binnen het plangebied zijn, naast de voorgestelde optimalisaties binnen het ontwerp, enkele opties voor het uitbreiden van parkeercapaciteit onderzocht. De mogelijkheden zijn hieronder weergegeven.

1) Mogelijkheid tot het intrekken door uw raad van amendement nr. 7: Onderwerp Beeldkwaliteitsplan Wijngaardstraat / Sint Janstraat (vastgesteld in de raadsvergadering van 14 december 2017) i.r.t. het verwijderen van haaksparkeervakken langs de Wijngaardstraat ter hoogte van de nieuwbouw ontwikkeling. Hiermee kunnen ongeveer 8 extra parkeervakken gewonnen worden.
2) Planstudie naar het omvormen van de speelplek langs de Wijngaardstraat (nabij de woningbouw locaties) en een gedeelte van het omliggende groen. Hier zouden minimaal 15 parkeerplaatsen extra gerealiseerd kunnen worden. Indien uit de planstudie blijkt dat dit een (ook financieel) haalbaar initiatief is zal de grondeigenaar (Woningraat) en de directe omgeving betrokken worden om te bepalen of deze optie daadwerkelijk haalbaar is en aan u voorgesteld kan worden.

Alternatief Wijngaardstraat (Variant B).
Het alternatief is om – zoals door sommige bewoners naar voren is gebracht - het parkeren in de Wijngaardstraat in algemene zin niet fysiek te weren. In deze situatie zullen er enkel fysieke maatregelen (in de vorm van palen) getroffen worden op kritieke punten. Zo wordt parkeren op te smalle stukken en te dicht bij kruispunten onmogelijk gemaakt om de doorstroming van hulpdiensten te garanderen. Op de overige delen van de Wijngaardstraat zullen geen fysieke maatregelen genomen worden en geldt, net als in de huidige situatie, de wegenverkeerswet. Er is dan fysieke ruimte voor ongeveer 40 voertuigen[3] in het resterende gedeelte van de Wijngaardstraat. Het merendeel van deze parkeerders zal conform de wegenverkeerswet illegaal geparkeerd staan en de diverse garages en inritten van bewoners blokkeren. Daarmee lopen parkeerders hier het risico een bekeuring te krijgen.

[1] De oude parkeernorm, waar de huidige situatie op gebaseerd is, hanteert een minimum breedte van 2.30m voor haaks parkeren. **De nieuwe parkeernorm**, waarop het voorstel is gebaseerd, hanteert de huidige minimale parkeernorm voor haaks parkeren van 2.50m breed. Dit is een toename van 8% waardoor er feitelijk 8% minder auto's kunnen parkeren in dezelfde ruimte door de vernieuwde normen. Binnen het plangebied resulteert dit een **afname van ongeveer 16 parkeerplaatsen** bij gelijkblijvende *ruimte* voor parkeren.
[2] Tijdens de bewonersavond van 7 mei en via de website van de gemeente Oudewater is een inventarisatie gemaakt van het aantal bewoners die een inrit verlangde. Hieruit is gebleken dat bijna alle bewoners gebruik willen blijven maken van hun inrit. Hierdoor is de mogelijkheid om inritten op te heffen en parkeerplaatsen terug te brengen gering.
[3] Er wordt hier uitgegaan van 6 meter ruimte per langsparkeermogelijkheid (conform CROW norm)

Getalsmatig resumerend:

Uitgangssituatie: 197 plaatsen (181 volgens nieuwe norm) en (op piekmomenten) 36 foutparkeerders.

Variant A:
186 plaatsen plus vrije inritten naar 20 garages
Uitbreidingsmogelijkheden: 8 extra parkeerplaatsen door het intrekken van het amendement, alsmede de mogelijkheid om in toekomst 15 plaatsen te creëren op de locatie van het speeltuintje.

Variant B:
186 plaatsen plus fysieke mogelijkheid tot (merendeels illegaal) parkeren op 40 plaatsen.
Uitbreidingsmogelijkheden: 8 extra parkeerplaatsen door het intrekken van het amendement, alsmede de mogelijkheid om in toekomst 15 plaatsen te creëren op de locatie van het speeltuintje.

(Toekomstig) Parkeerbeleid
Naar aanleiding van het voorstel om illegaal parkeren te weren in de Wijngaardstraat wordt, door de directe bewoners en andere belanghebbenden, gevraagd naar alternatieve locaties voor parkeren. Deze locaties zijn – m.u.v. de twee boven genoemde mogelijkheden van 8 en resp. 15 plaatsen - er alleen op enige loopafstand van de woningen. Zeker wanneer ook het evenemententerrein straks wordt volgebouwd met het Oranje Bolwerck en de eerste 'vrije locatie' achter het stadskantoor of op het Plesmanplantsoen is.
Extra parkeerruimte creëren bij nieuwbouwprojecten of door direct buiten het centrum gronden aan te kopen voor parkeren is op korte termijn niet realiseerbaar. Daarom wordt in eerste instantie ingezet op betere benutting van bestaande voorzieningen. Hierbij kan gedacht worden aan een vorm van parkeerregulatie. Dit moet nog verder worden uitgewerkt in het parkeerbeleid. Dit wordt op het moment voor de gehele binnenstad opgezet door Empaction en zal in uitgebreide samenspraak met de omgeving gebeuren (zie RIB 19r.00656 parkeerbeleid Oudewater). Verschillende aspecten zoals het actualiseren van het parkeerfonds en de mogelijkheid tot het stimuleren van bewonersparkeren worden hierin meegenomen. Het parkeerbeleid zal echter in eerste instantie en op de korte termijn geen oplossing kunnen bieden in de vorm van meer parkeerplaatsen, het zal enkel een handvat zijn om de schaarse beschikbare parkeerruimte beter te verdelen en te reguleren.
Dat kan tevens een basis geven voor mogelijke verdere besluiten op aanvragen in de (binnen-)stad voor het creëren van extra woningen en/of appartementen.

Tot het moment dat dit parkeerbeleid van kracht gaat worden, zijn het evenemententerrein, de parkeerplaats achter het stadhuis en het Plesmanplantsoen de uitwijkplaats voor het parkeren. Dit zal ook het geval zijn ten tijde van uitvoering van de werkzaamheden.

In onderstaande tabel worden de voor en nadelen van de keuze varianten ten aanzien van het parkeren binnen het project Lange Burchwal en Wijngaardstraat samengevat. Het parkeerbeleid wordt hierin niet genoemd omdat, ongeacht de uitkomst van het parkeerbeleid, we de parkeerruimte binnen het projectgebied niet efficiënter in kunnen richten.

Parkeren	Voordelen	Nadelen	Aanvullende informatie
Variant A: Weren van parkeren Conform voorstel: Parkeren weren van de Wijngaardstraat (m.u.v. parkeerplaats nabij touwmuseum en de plekken tussen Sint Jan straat en Heilig leven).	Toegankelijkheid inritten / garages is gewaarborgd. Esthetische verbetering, (toevoegen kwaliteit in binnenstad, daarnaast wordt door het verwijderen van auto's uit het straatbeeld de woonsfeer bevorderd). Verkeersituatie is duidelijk en handhaafbaar.	Geen parkeermogelijkheid in de Wijngaardstraat voor de deur (bewoners) of dicht bij horeca/winkels (bezoekers). Verhogen van parkeerdruk aan de Lange Burchwal. Geen eenduidig beeld in de Wijngaardstraat door de vele inritconstructies aan weerszijde van de weg.	In steden wordt een loopafstand van 100-200 meter voor bewoners tot de locatie van de auto normaal gevonden. Voor bezoekers van winkels is 400 meter een ongeschreven norm. Een inritvergunning geeft recht op toegankelijkheid inrit. Het is verboden (ook voor de eigenaar van de inrit) voor de inrit te parkeren.

Variant B: Optimaliseren huidige situatie. Alleen op locaties waar de straatbreedte kritisch is zullen fysieke maatregelen getroffen worden om parkeren te weren ter bevordering van de doorstroming en de toegankelijkheid van hulpdiensten.	Esthetische verbetering, (toevoegen kwaliteit in binnenstad in de vorm van materialisatie).	Groot risico op blokkeren van inritten, deuren en garages. Parkeren wordt niet fysiek geweerd. Er dient, net zoals in de huidige situatie, gehandhaafd te worden. Afbreuk aan woonsfeer door geparkeerde auto's. Handhaven is problematisch door onduidelijke verkeersituatie. Rommelig straatbeeld door lokaal aanbrengen van fysieke parkeerbelemmeringen (bijvoorbeeld palen).	De maatregelen die noodzakelijk zijn om toegang voor hulpdiensten in deze variant te waarborgen zijn: Weren van parkeren binnen 5 meter van kruispunten en het weren van parkeren bij een straatbreedte van minder dan 6 meter. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van kruizen, palen of gele strepen.

GELUID EN TRILLINGEN

Veel reacties gaan over geluid en trillingen door (zwaar) verkeer. De bewoners zijn bang dat als het asfalt van de Lange Burchwal wordt vervangen met elementenverharding (conform het huidige voorstel) de overlast van geluid en trillingen toeneemt. Op dit moment zijn er al veel woningen die scheuren vertonen. Deze scheuren ontstaan (aldus trilling experts) met name ten tijde van passerend zwaar verkeer. De oorzaak ligt tevens vaak in ongelijke zettingen van de ondergrond en aard van de fundering van de woningen.

De overlast van zwaar verkeer wordt potentieel in de binnenstad van Oudewater beperkt door het instellen van een beperking van lengte en gewicht de binnenstad. Dit voorstel wordt separaat voorgelegd aan uw gemeenteraad.
Ongeacht het al dan niet te nemen besluit om zwaar verkeer verder te weren uit de binnenstad, kan op korte termijn niet al het zwaar verkeer geweerd worden. En blijven ontheffingen noodzakelijk.

Theoretisch gezien is er, in een 30km/uur zone, geen verschil tussen klinkers en asfalt met betrekking tot het ontstaan van trillingen. Nadeel van klinkers is dat ze sneller lokaal verzakken door zwaar verkeer (resulterende in meer onderhoud en trilling) en nadeel van asfalt is dat het uitnodigt om harder te rijden dan 30km/uur (waardoor zowel motorgeluid als trillingen toenemen).

Omdat het zwaar verkeer op korte termijn niet volledig geweerd kan worden, worden er in alle voorgestelde varianten extra maatregelen genomen om trillingen te reduceren. Zo wordt er trillingsdempend materiaal tussen verharding en woningen geplaatst langs de Lange Burchwal.

De verwachting is dat deze maatregelen, samen met de maatregel om in de toekomst (meer) zwaar verkeer te weren uit de binnenstad, voldoende zullen zijn om de hoeveelheid trillingen tot een minimum te beperken. Daarom wordt geadviseerd om geen extra maatregelen, naast de voorgestelde maatregelen, te treffen (Variant A).

Het is echter mogelijk om aanvullende maatregelen tegen trillingen te treffen, dit kan in de vorm van asfalt (Variant B) of geluid/trilling dempende stenen (Variant C). Nadelen van deze maatregelen is dat ze ten koste gaan van esthetiek of beheerkosten.

Geluid en trillingen	Voordelen	Nadelen	Aanvullende informatie
Variant A: Uitvoer in elementenverharding (gebakken of beton) Conform voorstel: toepassen van elementenverharding in de rijbaan van de Lange Burchwal. *Te combineren met keuzevariant esthetiek optie 1 t/m 4* *Voorstel: combinatie met optie 2*	Esthetisch beter passend bij binnenstad/ 30 km per uur zone. Daagt niet uit tot hard rijden.	Elementenverharding heeft meer kans op lokale verzakking door zwaar verkeer. Meer trilling t.a.v. zwaar verkeer in het geval van achterstallig onderhoud.	De wens is het reduceren van zo veel mogelijk zwaar verkeer in de binnenstad, indien zwaar verkeer verder wordt terug gedrongen vervallen de grootste nadelen van elementenverharding. Technisch gezien is er geen verschil tussen het gebruik van gebakken klinkers of betonnen klinkers in de hoeveelheid trillingen en geluid dat deze produceren.
Variant B: Uitvoer rijbaan in asfalt. Asfalt handhaven/opnieuw aanbrengen *Te combineren met keuzevariant esthetiek optie 5*	Samenhangend materiaal, hierdoor minder lokale verzakking.	Daagt uit tot hard rijden (harder dan de 30 km/u die toegestaan is). Past qua uitstraling minder bij woonstraat en 30km/u zone. En gaat ten kosten van de esthetiek.	Van geluid is bekend dat het motorgeluid boven de 40 km/h boven het geluid van de banden uitkomt. Het is onmogelijk om het exacte effect van uitstraling (o.a. veroorzaakt door gebruik van gebakken en of betonnen materiaal) in snelheidsreductie aan te geven. De reductie in snelheid heeft een direct gevolg in reductie in geluid en trilling.
Variant C: Rijbaan uitvoeren in geluidsreducerend materiaal Geluidsreducerende betonklinkers *Te combineren met keuzevariant esthetiek optie 2/3* *Voorstel: combinatie met optie 2*	Materiaal absorbeert geluid en trillingen.	Elementenverharding heeft meer kans op lokale verzakking door zwaar verkeer. Meer trilling t.a.v. zwaar verkeer in het geval van achterstallig onderhoud. Product slijt snel. Voor blijvende geluid en trilling reductie moet het materiaal elke 10 jaar vervangen worden.	Uiteindelijk is de weg bij uitvoering in geluidsreducerend materiaal in een periode van 30 jaar ca. 3x duurder. Dit staat gelijk aan een jaarlijkse beheerkosten toename van +- €4500,- In aanschafkosten zijn geluidsreducerende klinkers gelijk aan gebakken klinkers.

ESTHETISCHE VARIANTEN LANGE BURCHWAL

Voor de Lange Burchwal zijn er vijf verschillende ramingen gemaakt (bijlage 8a t/m e). Deze zijn gebaseerd op de vijf verschillende ontwerpvarianten voor de materialisatie van de Lange Burchwal (bijlage 5h). waarbij ontwerp optie 1 correspondeert met raming 8a, optie 2 correspondeert met raming 8b, etc. De regel hierin is, zoals de ramingen aangeven: meer betonnen materiaal, minder kosten. Echter heeft meer betonnen materiaal wel minder esthetische kwaliteit en karakter. De kostenbesparing ten opzichte van de voorkeursvariant (optie 2, alles uitvoeren in gebakken materiaal, conform Masterplan Binnenstad) is tussen haken weergegeven.

Optie 1: Alle materialisatie uitvoeren in beton. (- €150.000,-)
Optie 2: Alle materialisatie uitvoeren in gebakken materiaal (conform masterplan). (- €0,-)
Optie 3: 50/50 beton/gebakken voor rijbaan en parkeervakken, voetpaden gebakken (- €25.000,-)
Optie 4: Voetpaden in gebakken materiaal, de rest in beton materiaal (- €75.000,-)
Optie 5: De rijbaan uitvoeren in asfalt, de parkeervakken in beton en voetpaden in gebakken. (- €25.000,-)

Esthetisch gezien is optie 2 de meest gewenste optie. Dit is de beeldkwaliteit die in het Masterplan Binnenstad is vastgesteld.

REDUCEREN VAN DOORZICHT

De laatste ontwerpafweging is het al dan niet verminderen van het doorzicht en de rechtstand op de Lange Burchwal. In het principeontwerp dat op de bewonersavond van 31 januari is getoond werd er gesproken over bomen in de weg om rechtstand en doorzicht te verminderen. Uiteindelijk heeft deze ontwerpvariant (waarvan een principevariant in bijlage 5g is weergegeven) een negatief verkeerskundig advies gekregen, vanwege mogelijke onveilige situaties voor fietsers. In plaats van bomen kunnen er wel andere obstakels terug gebracht worden in de weg zoals de bijvoorbeeld de bekende bloembakken.

Verkeerskundig wordt er verwacht dat het doorzicht en de rechtstand niet zal leiden tot toename in snelheid. Wanneer de weg wordt uitgevoerd in elementenverharding en verkeersplateaus. Deze zullen de woonsfeer bevorderen en zullen minder uitnodigen tot hard rijden. Daarom wordt voorgesteld om geen extra maatregelen te treffen om rechtstand te onderbreken.

Doorzicht	Voordelen	Nadelen	Aanvullende informatie
Variant A: Geen obstakels tegen doorzicht. Conform voorstel: geen maatregelen treffen tegen de lange rechtstand en het doorzicht.	Geringe kans op aanrijdingen. Esthetische verbetering kan bereikt worden zonder "lelijke" bloembakken.	Rechtstand kan uitdagen tot harder rijden.	De verwachting is dat het uitvoeren van de weg in elementenverharding, de doorgetrokken stegen met verhoging, en de trapconstructies voldoende de uitstraling geven van een woongebied waardoor de snelheid laag zal blijven.
Variant B: Obstakels op de weg aanbrengen. Ter hoogte van de plateaus obstakels aanbrengen in de vorm van plantvakken of bloembakken.	Er worden slingers in de weg aangebracht om mogelijke snelheidstoename te voorkomen.	Meer kans op ongelukken (mensen die obstakels op de weg raken). Meer kans op lokaal hard rijden (mensen die nog even gas geven om een tegenligger voor te zijn).	Indien u kiest voor deze variant wordt er een vervolgproces opgestart te worden om te bepalen wat voor soort obstakels het beste in het straatbeeld passen op deze locatie.

De bevoegdheid van de raad komt voort uit de volgende wet- en/of regelgeving:

Gemeentewet

Beoogd effect:

De herinrichting/reconstructie van de Lange Burchwal/Wijngaardstraat en omgeving gaat leiden tot een beter functionerende openbare ruimte. Regenwater gaat in deze openbare ruimte minder overlast veroorzaken. Parkeren gaat niet ten koste van veiligheid. Met de inrichting wordt een sfeer en esthetische waarde gecreëerd die recht doet aan deze unieke plek in Oudewater.

Argumenten:
Het ontwerp is voorzien van een ontwerptoelichting waarin de argumenten voor de vormgeving zijn opgetekend (bijlage 5i).

Kanttekeningen:

Financiën:

De reeds gemaakte en op korte termijn voorziene VAT kosten (voorbereiding, administratie en toezicht) van de Lange Burchwal bedragen €200.000,- en zijn opgenomen in het separate voorstel Masterplan binnenstad Oudewater: Basis op orde.

Het krediet voor de kosten van het oplossen van de waterproblematiek is reeds opgenomen in het Gemeentelijke Waterbeleidsplan (GWP.). Dit bedraagt 50% van de uitvoerkosten.
Hieronder vallen de trances masterplan binnenstad ondergronds. Voor 2020 is dit een bedrag van €912.530,-

De overige kosten zijn opgenomen in de programmabegroting 2020 e.v.
In jaartranche 2020 is hiervoor €1.193.795,- gereserveerd. Het restbedrag is opgenomen in jaartranche 2021
Daarnaast dient de toename in beheerkosten (bijlage 9) structureel als extra beheerbudget opgenomen te worden in de meerjarenbegroting voor de jaren 2022 e.v.

Belangrijk: *De huidige ramingen bevat een onzekerheid van +- 15%. Na goedkeuring van de VAT kosten*

kunnen de nodige onderzoeken uitgezet worden om de uiteindelijke uitvoerkosten beter in beeld te krijgen. Met name de kwaliteit / stabiliteit van de ondergrond, de benodigde werkzaamheden van nutspartijen en de te verwachte archeologische bevindingen zijn op het moment onvoldoende bekend.

Uitvoering:

Na uw besluit kan het plan technisch verder worden uitgewerkt en een uitvoerende partij worden gecontracteerd. Na het selecteren van een aannemer zal de uitvoering circa één jaar duren. Er vindt een zorgvuldige communicatie plaats richting de omgeving.

Communicatie:

Uw besluit wordt gepubliceerd via de gebruikelijke kanalen. Nadat een aannemer is gecontracteerd worden de directe bewoners en belangrijke stakeholders geïnformeerd over de details van planning en uitvoering.

Samenhang met eerdere besluitvorming:

Masterplan Binnenstad, vastgesteld september 2017, geregistreerd onder nummer 17.016948
Masterplan Binnenstad Oudewater: Basis op orde (Jaarschijf 2019).
Gemeentelijk waterbeleidsplan, vastgesteld 11 juli 2019, geregistreerd onder nummer 19.011511,
RIB parkeerbeleid, geregistreerd onder nummer 19r.00656

Bijlagen:

1. Het raadbesluit, geregistreerd in corsa onder nummer: 19r.00651
2. Presentatie informatie en 'haal'-avond 14 december 2019, geregistreerd in corsa onder nummer:19i.02271
3. Presentatie 'brengavond' van 31 januari 2019, geregistreerd in corsa onder nummer: 19.084289
4. Reactienota, geregistreerd in corsa onder nummer:19.088361
5. Ontwerp, ontwerptoelichting, geregistreerd in corsa onder nummers: 19.084291,19.084292,19.084293, 19.084294, 19.084295, 19.084296, 19.088363, 19.088364, 19.088365.
6. Noodkreet van toezichthouders en veiligheidsdiensten, geregistreerd in corsa onder nummer: 19.084.300
7. Parkeerinventarisatie Empaction, geregistreerd in corsa onder nummers: 19.084301, 19.084302
8. Kostenraming (geheim), geregistreerd in corsa onder nummers: 19.084305, 19.088370, 19.084307, 19.084308, 19.084309
9. Kostenconsequenties beheer, geregistreerd in corsa onder nummers:19.088368, 19088369
10. Bewonerspetitie en conceptantwoord, geregistreerd in corsa onder nummers: 19.084304, 19084305

De indiener:

Het college van burgemeester en wethouders,

De secretaris,

ir. W.J. Tempel

De burgemeester,

mr. drs. P. Verhoeve