

De gemeenteraad van Wijchen

17 6 3437 Mobiliteit en infrastructuur Geamendeerd aangenomen

Beslisnota

Verkeersveiligheid Kerkeveld

Wijchen, 24 oktober 2017

Geachte leden van de raad,

Wat adviseert het college te besluiten?

1. Voor De Meren 11^e een inrijverbod in te stellen voor gemotoriseerd verkeer langer dan 6 meter
De Meren 11^e straat naar De Meren 10^e straat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.
2. Middengeleiders aan te leggen op de kruising Kerkedreef – De Meren 10^e straat/Diemewei 40^e straat.
3. De drempel De Gamert 20^e straat door te trekken en te verbinden met de drempel van De Meren 10^e straat / Woordsestraat.
4. Een tweede extra drempel aan te leggen in de Diemewei 40^e straat.
5. Bij De Trinoom de volgende infrastructurele maatregelen te treffen, sober uitgevoerd:
 - Een informele schoolroute rechtsom in te stellen;
 - De doorsteek De Lingert - Diemewei open te stellen;
 - Parkeerstroken aan te leggen aan de kant van de school;
 - De huidige kiss-and-ride strook te halveren en deze vrijgekomen ruimte te herinrichten tot de opstelplaats voor ouders en een fietsenstalling voor leerlingen
 - Een vrijliggende fietsverbinding tussen Diemewei 46^e straat en de Marskramer aan te leggen.
6. Voor de uitvoering van de beslispunten 1 tot en met 5 € 624.000,- beschikbaar te stellen.

Wat is de aanleiding voor dit voorstel?

Op 21 februari 2017 heeft u besloten dat Kerkeveld geen tweede ontsluiting krijgt. Om de verkeersveiligheid in Kerkeveld te verbeteren en om de verkeersdrukke rondom de scholen te verbeteren, diende u de volgende twee amendementen in:

- Voor de zomer met een informatienota een concreet plan van aanpak te presenteren waarin maatregelen staan die:

- a. De verkeersveiligheid in Kerkeveld verbeteren;
- b. de druktebeleving van het in- en uitgaande verkeer via de Kerkedreef verlagen;
- c. de afwikkeling van verkeer verbeteren;
- d. de veiligheid rond de school verbeteren.

- Voor de zomer een plan te presenteren waarin fietsend en lopend naar school gaan wordt gestimuleerd, waardoor een gedragsverandering plaatsvindt en er zodoende minder auto's rondom scholen rijden. Dit wordt een pilot in Kerkeveld die bij succes voor alle scholen in Wijchen kan worden uitgerold.

Royal HaskoningDHV (RHDHV) heeft het rapport 'Verkeersafwikkeling Kerkeveld' opgesteld. Voor de zomer informeerden wij u over dit rapport (B&W besluit 11 juli 2017, 17/Z/003437, DOC/17/213938). Dit rapport diende als basis voor het voorliggende advies. Uiteindelijk ligt er nu een voorstel voor, waarbij het advies van deze experts en meningen van omwonenden tegen elkaar zijn afgewogen. Dit is een concreet pakket aan voorstellen/ maatregelen om de verkeerssituatie in Kerkeveld te verbeteren. Hierin is een balans gevonden in de reacties van voor- en tegenstanders en de effectiviteit van de maatregelen. Wij stellen met voorliggende nota voor om een aantal van die maatregelen uit te voeren. Daarnaast vragen wij u hiervoor de benodigde financiering beschikbaar te stellen.

Welk resultaat willen we bereiken?

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid in Kerkeveld.
- Het verlagen van de druktebeleving van het in- en uitgaande verkeer via de Kerkedreef
- Het verbeteren van de afwikkeling van het verkeer.
- Het verbeteren van de veiligheid rond de school.

Per beslispoint is aangegeven: Welke argumenten en kanttekeningen / risico's zijn er voor dit voorstel?

Beslispoint 1. De Meren 11^e straat naar De Meren 10^e straat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

1.1 Minder verschillende verkeersbewegingen nabij de kruising met de Kerkedreef maken de verkeerssituatie overzichtelijker.

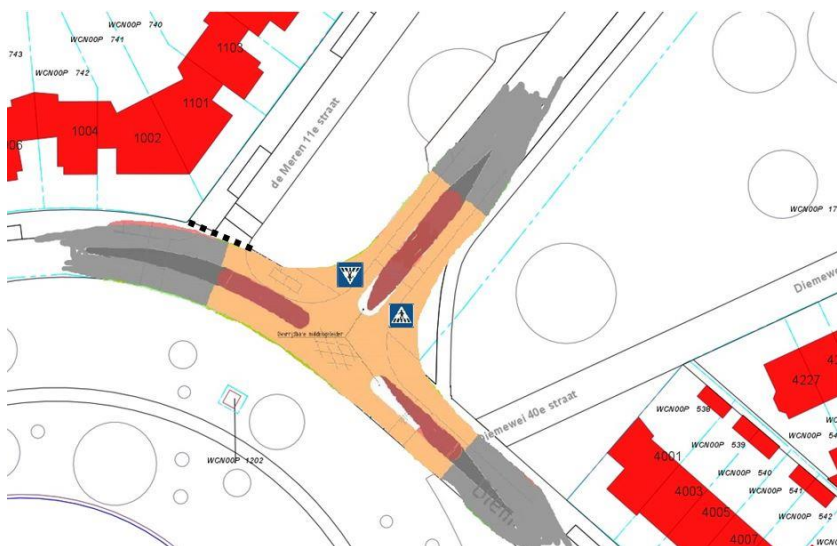
In de huidige situatie zijn er vele verschillende verkeersbewegingen nabij de kruising van de Kerkedreef met De Meren 10^e straat/ Diemewei 40^e straat. Daarom dat Royal HaskoningDHV adviseert deze weg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Wij nemen dat advies van hen over. De Meren 11^e straat is vervolgens bereikbaar via De Meren 12^e straat.

1.2 De effectiviteit van deze maatregel op het verkeer op de kruising Kerkedreef is groot.

Zowel wij als RHDHV concluderen dat de effectiviteit groot is. Daarom stellen wij deze maatregel voor. RHDHV stelt zelfs voor deze maatregel met elke andere alternatieve maatregel te combineren.

1.1 Voor een aantal bewoners uit De Meren 11^e straat betekent dit dat zij voortaan een stuk met de auto om moeten rijden van en naar hun woning.

De bewoners uit De Meren 11^e straat kunnen niet langer rechtstreeks in De Meren 10^e straat uitkomen met hun auto. Dat betreft ongeveer 20 woningen. Voor hen betekent de maatregel dat zij moeten omrijden. De afstand van het omrijden is maximaal 350 meter. Dit vinden wij met de auto een acceptabele omrijd afstand.



Afbeelding beslispoint 1 en 2.

Beslispunt 2. Middengeleiders aan te leggen op de kruising Kerkedreef – De Meren 10^e straat/ Diemewei 40^e straat.

2.1 Bewoners vinden de 'second-best oplossing' met middengeleiders een beter alternatief.

Royal HaskoningDHV adviseert als beste oplossing in het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de kruising Kerkedreef – De Meren 10^e straat / Diemewei 40^e straat een rotonde. Vanwege de impact van de maatregel, is de oplossing met direct aanwonenden besproken. Zij verwachten dat de overlast van een rotonde op het woongenot groot is. Door een rotonde komt de weg zo'n 20 meter dichter bij de woningen te liggen. Deze zorg was de aanleiding om een 'second best oplossing' uit te werken. Met de aanleg van middengeleiders is de verkeerssituatie op deze kruising ook te verbeteren. Het verschil in het effect van beide maatregelen op de doorstroming en de verkeersveiligheid is gering. Zodoende het voorstel om de 'second best oplossing' uit te voeren. Dit gaat om middengeleiders op de kruising van de Kerkedreef met de Meren 10^e straat / Diemewei 40^e straat.

2.2 Met middengeleiders ontstaat een rustiger verkeersbeeld; auto's blijven achter de fiets.

Royal HaskoningDHV adviseert als 'second-best oplossing' om deze kruising te voorzien van onder andere middengeleiders. De rijlijnen van het autoverkeer zijn duidelijker. De bochten kan het autoverkeer niet meer afsnijden. De automobilist moet achter de fietser blijven. Bij het kruispunt kan een auto geen fietser meer inhalen als de middengeleiders aanwezig zijn. Daardoor ontstaat er op deze t-splitsing een rustiger verkeersbeeld. Hierdoor verbeteren de veiligheid en de doorstroming.

2.3 De impact van middengeleiders op de directe omgeving is kleiner dan van een rotonde.

Een rotonde is een grotere ingreep in de omgeving. Het toevoegen van middengeleiders is in verhouding een relatief simpele ingreep die het straatbeeld slechts beperkt beïnvloed.

2.1 De 'second-best oplossing' bestaat eigenlijk ook nog uit vrij liggende fietsvoorzieningen.

Naast middengeleiders stelt Royal HaskoningDHV ook voor om er vrij liggende fietspaden te realiseren. Zij willen fietsers verleiden via het park te fietsen, in plaats van over de kruising. Het idee wordt ook door de bewoners omarmd. Wij verwachten dat de meeste fietsers niet bereid zijn tot omfietsen en het nemen van meer bochten in plaats van de bestaande route. Het effect van vrij liggende fietspaden is dan te beperkt. De kosten staan niet in verhouding tot het verwachte effect. Wij nemen het idee van vrijliggende fietspaden niet over van Royal HaskoningDHV.

Beslispunt 3. De drempel De Gamert 20^e straat door te trekken en te verbinden met de drempel van De Meren 10^e straat / Woordsestraat.

3.1 Hiermee komen we tegemoet aan degene die vinden dat er teveel drempels in De Meren 10^e straat zijn aangelegd, zonder de gewenste snelheidsremming aan te tasten.

Uit de bewonersenquête die in Kerkeveld is gedaan, blijkt grote verdeeldheid over het aantal drempels in de wijk. De ene bewoner wil er meer. De ander juist minder. Vooral bewoners in de achterliggende wijken hebben het liefst zo min mogelijk snelheidsremmers op weg van en naar hun woning. Dit is begrijpelijk. Als de gereden snelheid acceptabel is, zijn remmers ook niet nodig. Uit de laatste snelheidsmetingen blijkt dat de gereden snelheid acceptabel is. Het effect van snelheidsremmers is niet groter als ze heel kort na elkaar liggen. Daarom ook dat we voorstellen die twee drempels samen te voegen tot één snelheidsremmer. De acceptatie voor snelheidsremmers is groter als we alleen de noodzakelijke snelheidsremmers maken.

3.1 Er zijn bewoners die vinden dat de snelheid op De Meren 10^e nog verder omlaag moet.

Niet alle bewoners zijn tevreden met de huidige resultaten van de snelheidsremmers. Door deze bewoners is een verzoek ingediend om de drempels te herpositioneren, meer drempels te maken die vlakker zijn. Ook RHDHV stelt voor om in de wegversmallingen in De Meren 10 drempels aan te leggen. Wij kiezen hier niet voor. De verkeersmetingen geven aan dat door de huidige drempels en wegversmallingen het verkeer al met een acceptabele snelheid rijdt. Ook bestaat het risico dat de snelheden toenemen als de drempels vlakker zijn. Het effect van twee drempels dicht na elkaar weinig verschilt met één grote drempel. Daarom stellen wij voor deze twee drempels met elkaar te verbinden.



Afbeelding beslispunt 3

Beslispunt 4. Een tweede extra verkeersdrempel aan te leggen in de Diemewei 40^e straat.

4.1 De laatste verkeersmetingen wijzen uit dat alleen op de Diemewei 40^e straat nog sprake is van structureel te snel rijden.

Uit de metingen blijkt dat het verkeer op de Diemewei 40^e straat structureel te snel rijdt. Dit zijn dus niet alleen de incidenten die overal wel voorkomen. Zodoende is het voorstel om op de Diemewei 40^e straat een extra snelheidsremmer te plaatsen. Met de informatienota die u voor de zomer ontving, is toegezegd een extra snelheidsremmer te maken. Daardoor komen er in de Diemewei 40^e straat in totaal twee extra drempels bij. Wij voeren deze in asfalt uit.

4.2 Bewoners verzoeken twee extra snelheidsremmers in de Diemewei 40^e straat te maken.

De afstand tussen de huidige snelheidsremmers is relatief groot. Zowel Royal HaskoningDHV als de bewoners stellen voor om tussen de huidige drempels in een extra drempel te maken. Wij gaan daarin mee door voor te stellen om in totaal twee extra drempels in de Diemewei 40^e straat aan te leggen. Uit het resultaat van de laatste snelheidsmetingen in de Diemewei 40^e straat blijkt dat er nog aanleiding is om aanpassingen te doen in het aantal drempels.

4.1 Om het comfort voor de omwonenden te verbeteren, vragen zij geasfalteerde drempels.

Het geluid en de trillingen dat het verkeer op de drempels maakt is te verbeteren door deze drempels niet in prefab elementen uit te voeren, maar door ze te asfalteren. Die aanpassing is niet nodig voor een snelheidsverlaging, maar dit vergroot het wooncomfort van bewoners. Daarom dat zij ons verzocht hebben de huidige drempels te vervangen voor asfaltdrempels. Bij wegwerkzaamheden is het een maatregel die we willen toepassen. Tussentijds is het nog mogelijk om andere maatregelen te treffen waarmee de overlast afneemt. Het college ziet daardoor geen noodzaak om dat versneld uit te voeren. De prefab elementen zijn nog geen twee jaar geleden in overleg met de bewoners gekozen als gewenste drempel. Het effect van snelheidsremming bereiken we met de drempels. Daarom stellen wij geen aanpassingen daaraan voor. Wel voeren we de twee extra drempels in de Diemewei 40^e straat in asfalt uit.



Afbeelding beslispunt 4

Beslispunt 5. Bij De Trinoom de volgende infrastructurele maatregelen te treffen, sober uitgevoerd:

- Een informele schoolroute rechtsom in te stellen;
- De doorsteek De Lingert - Diemewei open te stellen;
- Parkeerstroken aan te leggen aan de kant van de school;
- De huidige kiss-and-ride strook te halveren en deze vrijgekomen ruimte te herinrichten tot de opstelplaats voor ouders en fietsenstalling voor leerlingen.
- Een vrijliggende fietsverbinding tussen Diemewei 46^e straat en de Marskramer aan te leggen.

5.1 Royal HaskoningDHV stelt al deze maatregelen voor om de verkeersveiligheid bij school te verbeteren.

Na onderzoek van de schoolomgeving door Royal HaskoningDHV, concluderen zij dat we de verkeersveiligheid bij de Trinoom kunnen verbeteren met een totaalpakket aan maatregelen. Het belangrijkste uitgangspunt is de onverplichte schoolroute rechtsom om de Trinoom (met de klok mee). Op die manier sluit de route aan bij de langspaarkeerplaatsen aan die kant van de school. Tevens gaat een nu afgesloten wegvak weer open, de weg tussen de school en de sporthal De Slingert (zie sterretje in de afbeelding bij beslispunt 5).

5.2 Met deze maatregelen ontstaat een rustiger en veiliger verkeersbeeld rondom de school.

Door al het verkeer in dezelfde rijrichting om de school te laten rijden, ontstaat een veiligere schoolomgeving. Het verkeer kruist elkaar minder. De kinderen kunnen voortaan ook aan de kant van de school uitstappen. Daardoor is het niet meer nodig dat zij de straat oversteken.

5.3 De parkeerstroken rondom de school bevorderen het gebruik van de schoolroute en het uitstappen aan de kant van school.

Door het aanleggen van parkeerstroken rondom de school, compenseren we het wegvallen van een gedeelte van de kiss-and-ride strook voor bij de school.

5.4 Met een veilige haal en breng plaats voor de ouders stimuleren we het lopen en fietsen.

De huidige kiss-and-ride strook is erg druk en rommelig. Soms ontstaan opstoppingen op de doorgaande weg. Dat gebeurt als auto's niet doorrijden en halverwege stoppen. Voor ouders ontbreekt een rustige plek om op de kinderen te wachten. Door een goede en veilige plek in te richten op een deel van de huidige kiss-and-ride strook, gebruiken ouders die ook sneller. Daarnaast blijft het mogelijk de kinderen af te zetten door de ingekorte kiss-and-ride strook te gebruiken.

5.5 Bewoners en school steunen deze plannen voor de herinrichting van de schoolomgeving.

De bewoners en de directeur van De Trinoom zijn enthousiast over deze plannen voor een aangepaste schoolomgeving. Zij zien hierin een oplossing voor de onoverzichtelijke situaties die tijdens de haal- en brengmomenten soms ontstaan. Dat is nooit helemaal te voorkomen, maar de verkeerssituatie bij De Trinoom verbetert door deze maatregelen aanzienlijk.

5.6 Hiermee realiseren we voor fietsers een verkeersveilige en vrijliggende fietsverbinding tussen De Brink en de Trinoom.

Tussen De Trinoom en De Brink is veel fietsverkeer. Dat zijn ook leerlingen van en naar De Trinoom. Zij fietsen nu nog op de weg, tussen de auto's. Met aparte fietsvoorzieningen voor de fietsers, kunnen zij veiliger tussen deze beide locaties op en neer fietsen.

5.7 Deze fietsverbinding ontlast het kruispunt Diemewei 40^e straat/ Diemewei 45^e straat.

De drukste en minst overzichtelijke kruising tijdens het piekmoment met halen en brengen is de kruising Diemewei 40^e straat/ Diemewei 45^e straat. Door fietsers over een fietspad te laten fietsen, komen zij niet langer over deze kruising. Dat bevordert de doorstroming van het verkeer en de veiligheid voor de fietsers die nu ook over deze kruising moeten fietsen.

5.8 Met een sobere uitvoering kunnen we alle maatregelen uitvoeren en het doel bereiken.

De raming van Royal HaskoningDHV gaat uit van een herinrichting van de doorsteek tussen de school en de Slingert, plus een herinrichting van de kiss-and-ride strook. Beide zijn door eenvoudigere aanpassingen uit te voeren. Daarnaast willen we bereiken dat ouders minder vaak hun kinderen met de auto naar school brengen. Het maken van extra parkeerstroken langs de school zou dat niet stimuleren. Daarom voeren we de parkeerstroken sober uit bij de doorsteek tussen De Trinoom en Slingert en gedeeltelijk in De Lingert 60^e en Diemewei 45^e straat. Die parkeerstroken kunnen we altijd nog uitbreiden als het effect beperkt blijkt. Ook gaat het voorstel van Royal HaskoningDHV uit van een vrijliggende fietsvoorziening tot aan de Woordsestraat. Wij stellen voor alleen het noodzakelijke gedeelte aan te leggen van de Diemewei 46^e straat tot de haakse bocht in de Diemewei 41^e straat.

5.1 Bewoners uit De Lingert gebruiken deze extra ontsluiting van hun deelwijk mogelijk ook.

In de huidige situatie kunnen bewoners van De Lingert op één manier de Diemewei inrijden. Door die doorsteek weer open te stellen, komt daar ook verkeer uit De Lingert te rijden. Wij verwachten dat die aantallen beperkt zijn, aangezien het voor een klein deel van De Lingert aantrekkelijk is. Samen met een extra slinger in deze weg, kan dat verkeersveilig gebeuren. Daarnaast heeft de school aangegeven bereid te zijn om de doorsteek buiten breng- en haal tijden af te willen sluiten door een wegafsluiting te bedienen (zie het sterretje in afbeelding). Dat voorkomt dat bewoners uit De Lingert deze route buiten schooltijden kunnen gebruiken.

5.2 Voor bewoners uit De Lingert 60^e straat en Diemewei 45^e straat verandert de omgeving.

De bewoners uit De Lingert 60^e straat en Diemewei 45^e straat krijgen te maken met een wat andere omgeving en andere verkeerssituatie. Door een schoolroute keren ouders niet langer nabij de Diemewei 40^e straat, maar rijden ze een rondje. Tijdens het halen en brengen zorgt dit voor extra verkeer. Ook door de parkeerstroken rondom de school parkeren meer ouders in deze straten. Buiten de schooltijden levert het wel extra parkeerplaats voor die bewoners op. Iedere maatregel die we nemen heeft zo zijn voor- en nadelen.

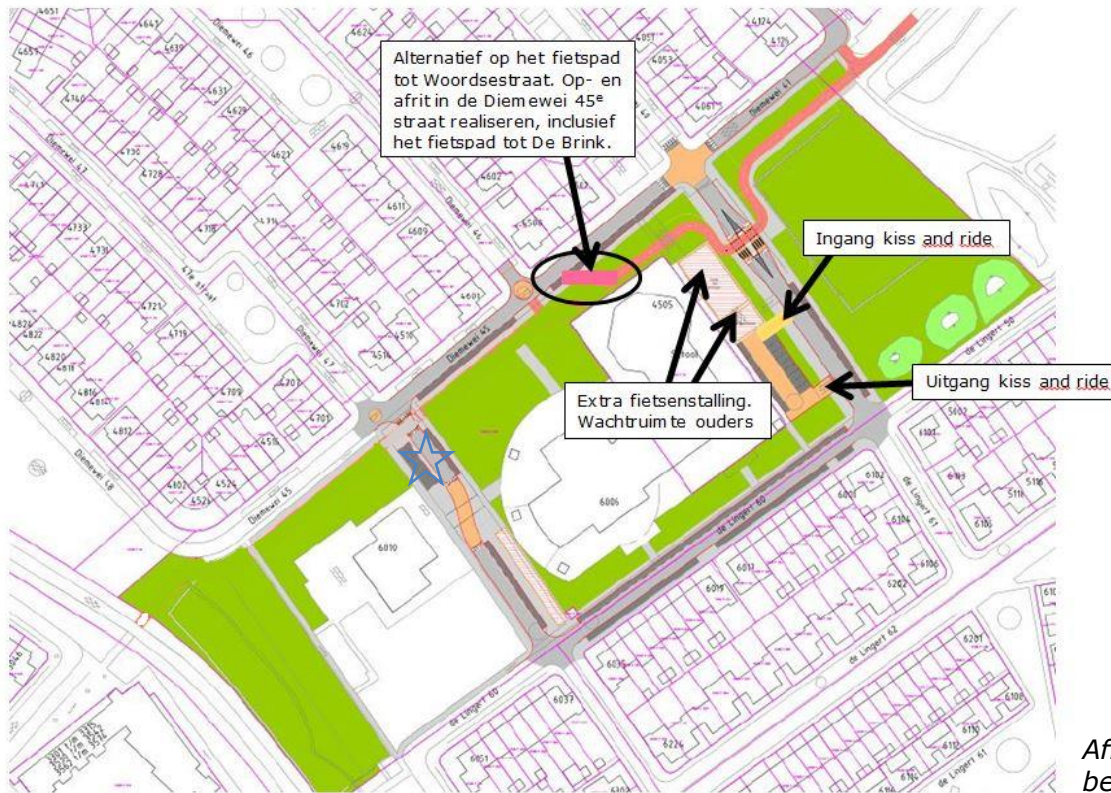
5.3 RHDHV stelt voor om deze fietsverbinding over een grotere lengte te realiseren.

Om het kruispunt Diemewei 40^e straat en 45^e straat te ontlasten, is het voorstel van RHDHV om een fietspad aan te leggen tussen de Woordsestraat en de Marskramer. Wij stellen voor dit fietspad tussen de Diemewei 46^e straat tot de Marskramer aan te leggen. De woonstraat Diemewei 45^e straat is geschikt om veilig op de rijbaan te fietsen. Langs deze weg is het niet nodig een vrijliggende fietsvoorziening te maken. Daarom leggen wij het fietspad aan vanaf de zijstraat Diemewei 46^e straat. Dat staat weergegeven op de afbeelding voor beslispunt 5.

5.4 Deze vrijliggende fietsverbinding wordt geen verplicht fietspad.

Het fietspad ligt in een woonwijk. In een woonwijk is het niet gebruikelijk om verplichte fietspaden aan te leggen. Daarom dat dit fietspad de status van 'onverplicht fietspad' krijgt. Een fietser hoeft het vrijliggende fietspad dus niet te gebruiken. Dit beperkt het effect ervan op de drukte op de kruising Diemewei 40^e en 45^e straat. Fietzers hebben dus de vrijheid om te kiezen hoe zij fietsen. Anders bestaat er ook het risico dat fietsers alsnog via de kruising fietsen, wat andere verkeersdeelnemers dan niet verwachten. Bromfietzers moeten altijd op de weg rijden. Dat verandert hier ook niet.





Afbeelding
beslispunt 5

Beslispunt 6. Voor de uitvoering van de beslispunten 1 tot en met 5 € 624.000,- beschikbaar te stellen.

6.1 Voor verkeersmaatregelen in Kerkeveld is vooralsnog geen krediet beschikbaar gesteld.

Uw opdracht was het onderzoeken van al de mogelijkheden waarmee de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren zijn. Deze mogelijkheden liggen nu voor. Voor de uitvoering van deze maatregelen is geen budget gereserveerd. U dient daar het benodigde budget voor beschikbaar te stellen, zodat wij de gewenste maatregelen kunnen uitvoeren. De dekking is opgenomen in het incidenteel perspectief in het boekwerk ADSD van de begroting 2018.

6.1 Het is aan u om te kiezen of u één, twee of alle maatregelen tot uitvoering wilt brengen.

Het gevraagde krediet is het totaalbedrag om alle maatregelen uit te voeren op basis van de raming door Royal HaskoningDHV. Wij verwachten door dit totaalpakket uit te voeren een complete verbeteringslag te realiseren. Na akkoord, maken wij een detailtekening inclusief een bestekstekening van alle maatregelen. Deze vullen wij aan met een nauwkeurigere raming. Als u kiest om slechts een deel van de maatregelen uit te voeren, dan is dus niet het totale bedrag benodigd.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

De volgende kosten heeft Royal HaskoningDHV geraamd voor de verschillende beslispunten, of hebben wij geraamd op basis van de volgende aannames:

- Beslispunt 1: € 1.000,- Afsluiting met twee palen en markering.
- Beslispunt 2: € 278.000,- De 303.000 conform raming, minus fietspaden van +/- 25.000,-
- Beslispunt 3: € 10.000,- Dit is gelijk aan de aanpassing van 1 plateau.
- Beslispunt 4: € 5.000,- Raming RHDHV.
- Beslispunt 5: € 330.000,- Zie ook argument 5.6; Sobere uitvoering van alle maatregelen en 50% van de raming van 295.000 voor het hele fietspad.

TOTAAL: € 624.000,-

Deze dekking is al opgenomen in het incidenteel perspectief in het boekwerk ADSD van de

begroting 2018.

Daarnaast is structureel € 10.000,- per jaar nodig voor extra beheers- en onderhoudskosten van de aangepaste verhardingen.

b. Communicatie

Met de discussie in Kerkeveld heeft burgerparticipatie altijd een prominente rol gespeeld. Zo ook bij de totstandkoming van dit voorstel. De meningen van bewoners en experts zijn door ons vertaald naar dit voorliggende voorstel. Daarbij realiseren wij ons dat er in de wijk altijd tegenstrijdige meningen zijn en belangen spelen.

De betrokken bewoners en de LBG Kerkeveld informeren wij over de gemaakte raadskeuzes. Dan is duidelijk wat we wel en niet in Kerkeveld uitvoeren. Wij hebben ze geïnformeerd over deze voorliggende informatienota en de keuzes die wij u met deze beslisnota voorstellen. Zoals eerder beschreven achten we met dit maatregelenpakket recht te doen aan de diverse meningen van experts en wijkbewoners.

c. Uitvoering

Voor het uitvoeren van beslispunt 1 en 5 zijn verkeersbesluiten nodig. Daartegen is bezwaar mogelijk. In geval dat bewoners nog verder procederen, is ook nog beroep mogelijk.

Voor de aanleg van de fietsverbinding, beslispunt 5, is een bestemmingsplanwijziging nodig. Dit zorgt voor een langer proces, alvorens we dit tot uitvoering brengen. Het proces kan dus langer duren als bewoners officiële bezwaren indienen.

Beslispunt 2, 3 en 4 kunnen we zonder aanvullende procedures uitvoeren. Voor beslispunt 2 geldt wel, dat dit alleen van toepassing is als we binnen de bestaande bestemmingen uit het bestemmingsplan blijven. In de uitwerking van deze maatregel tot bestekstekening blijkt of dit in zijn geheel mogelijk is.

d. Overlegd met

Royal HaskoningDHV heeft het advies opgesteld op basis van locatiebezoek en drie avonden waarbij de bewoners en LBG Kerkeveld aanwezig waren. Tijdens deze bewonersavonden zijn de voor- en nadelen van mogelijke maatregelen besproken. In de nota is deze afweging dan ook meegenomen, alsook het voorstel dat de bewoners indienden (zie pagina 29 bijlage 1).

Bijlagen

01 Verkeersafwikkeling Kerkeveld - toelichting V8.pdf. Het advies van Royal HaskoningDHV.

02 Tekening middengeleiders kruising Kerkedreef - De Meren 10^e / Diemewei 40^e straat, afsluiting De Meren 11.

03 Tekening doorgaand gekoppeld plateau, beslispunt 3.

04 Tekening extra drempel en de al toegezegde drempel op de Diemewei 40^e straat.

05 Tekening maatregelen schoolomgeving De Trinoom en vrijliggende fietsvoorziening Diemewei 46^e straat tot de Marskramer.

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

17 6 3437 Mobiliteit en infrastructuur

Geamendeerd aangenomen

Raadsbesluit

Verkeersveiligheid Kerkeveld

Samenvatting

Middels een amendement gaf u het college opdracht om met een plan van aanpak in de wijk Kerkeveld het volgende te bereiken:

- a. De verkeersveiligheid in Kerkeveld verbeteren;
- b. de druktebeleving van het in- en uitgaande verkeer via de Kerkedreef verlagen;
- c. de afwikkeling van verkeer verbeteren;
- d. de veiligheid rond de school verbeteren.

Hiervoor is door Royal HaskoningDHV (RHDHV) onderzoek gedaan en een rapport opgesteld 'Verkeersafwikkeling Kerkeveld' (bijlage 1). Dit heeft als basis gediend voor het voorliggende advies. Uiteindelijk ligt nu een voorstel voor, waarin advies van experts en de meningen van omwonenden tegen elkaar zijn afgewogen. Het is een concreet pakket aan maatregelen om de verkeerssituatie in Kerkeveld te verbeteren. Hierin is een balans gevonden in de reacties van voor- en tegenstanders en de effectiviteit van de maatregelen.

Het betreft de volgende voorstellen:

1. De Meren 11^e straat naar De Meren 10^e straat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.
2. Middengeleiders aan te leggen op de kruising Kerkedreef – De Meren 10^e straat/Diemewei 40^e straat.
3. De drempel De Gamert 20^e straat door te trekken en te verbinden met de drempel van De Meren 10^e straat / Woordsestraat.
4. Een tweede extra drempel aan te leggen in de Diemewei 40^e straat.
5. Bij De Trinoom de volgende infrastructurele maatregelen te treffen:
 - Een informele schoolroute rechtsom in te stellen;
 - De doorsteek De Lingert - Diemewei open te stellen;
 - Parkeerstroken aan te leggen aan de kant van de school;
 - De huidige kiss-and-ride strook te halveren en deze vrijgekomen ruimte te herinrichten tot de opstelplaats voor ouders en een fietsenstalling voor leerlingen.
 - Een vrijliggende fietsverbinding tussen Diemewei 46^e straat en de Marskramer aan te leggen.

Het college vraagt uw goedkeuring om deze maatregelen uit te voeren. Daarnaast vraagt zij u om hiervoor de benodigde financiering van incidenteel € 624.000,- beschikbaar te stellen.

Daarnaast vragen wij u om structureel € 10.000,- per jaar beschikbaar te stellen voor extra beheers- en onderhoudskosten van de aangepaste verhardingen.

De raad van de gemeente Wijchen;

Gelet op:

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van: 24 oktober 2017

besluit:

1. Voor De Meren 11^e een inrijverbod in te stellen voor gemotoriseerd verkeer langer dan 6 meter
~~De Meren 11^e straat naar De Meren 10^e straat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.~~
2. Middengeleiders aan te leggen op de kruising Kerkedreef – De Meren 10^e straat/Diemewei 40^e straat.
3. De drempel De Gamert 20^e straat door te trekken en te verbinden met de drempel van De Meren 10^e straat / Woordsestraat.
4. Een tweede extra drempel aan te leggen in de Diemewei 40^e straat.
5. Bij De Trinoom de volgende infrastructurele maatregelen te treffen, sober uitgevoerd:
 - Een informele schoolroute rechtsom in te stellen;
 - De doorsteek De Lingert - Diemewei open te stellen;
 - Parkeerstroken aan te leggen aan de kant van de school;
 - De huidige kiss-and-ride strook te halveren en deze vrijgekomen ruimte te herinrichten tot de opstelplaats voor ouders en een fietsenstalling voor leerlingen
 - Een vrijliggende fietsverbinding tussen Diemewei 46^e straat en de Marskramer aan te leggen.
6. Voor de uitvoering van de beslispunten 1 tot en met 5 € 624.000,- beschikbaar te stellen.

Aldus besloten door de gemeenteraad in zijn openbare vergadering van 9 november 2017

De voorzitter,

De griffier,