# Raadsmemo

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Onderwerp |  | Raadsvoorstel gewijzigde bestemmingsplan herontwikkeling Bochanenterrein |
|  |  |  |
| Datum |  | 27 juni 2016 |
|  |  |  |
| Afzender |  | Arjan Kraijo |
|  |  |  |
| Tel.nr. |  | (078) 770 6004 |
|  |  |  |
| Emailadres |  | a.kraijo@alblasserdam.nl |

Geachte raad,

Bijgevoegd stuk wordt u ter kennisname toegezonden.

Het betreft informatie waarvan het nuttig gevonden wordt dat u ervan op de hoogte bent, dan wel de toezending van een door het college of een lid van het college in commissie of raad toegezegd stuk.

In tegenstelling tot het verstrekken van informatie via een raadsinformatiebrief is de raadsmemo niet vooraf in het college besproken en vastgesteld.

Met het presidium is afgesproken dat informatie verstrekt via een raadsmemo wel als ingekomen stuk wordt geregistreerd, maar niet geagendeerd wordt voor een commissie- of raadsvergadering, tenzij een lid van een commissie of de raad hier via de griffier om verzoekt.

Voor zover van belang treft u nog de volgende korte toelichting aan.

Voor de raadsvergadering van 28 juni 2016 staat de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Herontwikkeling Bochanenterrein geagendeerd. Op de plek waar nu nog een garagebedrijf, gemengde doeleinden en maatschappelijke doeleinden en wonen zijn toegestaan voorziet het voorliggende bestemmingsplan in de mogelijkheid een supermarkt, dagwinkels, appartementen en een groot parkeerterrein te ontwikkelen en daarmee dit deel van het centrum een belangrijke impuls in levendigheid te geven.

Tijdens de behandeling van het (raads-)voorstel in de commissie Grondgebied van 21 juni jongstleden is gebleken dat de ontwikkelingen op het Bochanenterrein als positief worden ervaren maar dat de afwikkeling van verkeersstromen op de Plantageweg door meerdere fracties als belangrijk aandachtspunt is bestempeld. Dit heeft geleid tot de volgende vraag van de SGP fractie; in dit memo wordt de vraag beantwoord.

*“ De ruimtelijke onderbouwing geeft aan dat bij een dergelijke planologische ontwikkeling de verkeersintensiteit (i) toeneemt en daarmee een belemmering gaat ontstaan wanneer er geen verkeerskundige aanpassingen plaatsvinden.*

*Zijn er mogelijke oplossingsrichtingen voorhanden die aantonen dat een dergelijke belemmering, op het gebied van verkeersintensiteit (i), capaciteit (c), verkeersveiligheid, kan worden opgelost en daarmede invulling wordt gegeven aan de landelijke, provinciale en regionale beleidskaders en daarmede wordt aangetoond dat de haalbaarheid van de voorgestelde planologische ontwikkeling niet in de weg staat?”*

In de vraagstelling zitten twee onderwerpen vervat. Ten eerste de (directe) aansluiting tussen het parkeerterrein en de Plantageweg; hoe gaat die eruit zien en is een veilige aansluiting mogelijk gezien de intensiteit? En ten tweede de toename van de verkeersintensiteit over de Plantageweg zelf. Is de weg geschikt en aan welke oplossingen kan worden gedacht om de toename van verkeersintensiteit tegemoet te treden.

**Om met het eerste deel te beginnen; kan de aansluiting tussen het parkeerterrein en de Plantageweg veilig worden vormgegeven gezien de aantallen?**

De specialisten die het bestemmingsplan hebben beoordeeld geven hier een positief antwoord op.

Uitgangspunt is de bouw en ingebruikname van een supermarkt, dagwinkels en appartementen op het Bochanenterrein in het centrum van Alblasserdam. In de onderzoeken bij het bestemmingsplan is geconstateerd dat de bestaande inrit naar het terrein zodanig zal moeten worden aangepast dat er sprake zal zijn van een veilige aansluiting met de Plantageweg. Om de inrit veilig te kunnen inrichten -- en te kunnen voldoen aan regelgeving en aanbevelingen die daarvoor zijn opgesteld -- zullen er wel aanpassingen aan de middenberm ter hoogte van de inrit plaats moeten vinden.

Zoals u in de onderzoeken van adviesbureau Goudappel/Coffeng kunt lezen, is dit noodzakelijk om het bevoorradingsverkeer -- of zij nu komt van de bovenkant of van de onderkant van de Plantageweg -- goed en veilig naar het parkeerterrein te leiden. De aanpassingen aan de Plantageweg die hiervoor noodzakelijk zijn, zijn voor rekening van de ontwikkelaar. Hierover zijn afspraken gemaakt in de met de ontwikkelaar afgesloten kostenverhaalsovereenkomst.



Figuur aankomst en vertrek vrachtverkeer Plantageweg (huidige inrichting)

Bovenstaand figuur maakt duidelijk dat nagedacht is over de interne routering van expeditieverkeer op de parkeerplaats zelf. Niet alleen vindt de afwikkeling op het terrein zelf plaats ook de manier van benadering is veilig. Vrachtverkeer kan het terrein "met de neus naar voren" benaderen en verlaten.

Bovenstaand figuur laat ook zien dat aanpassingen aan de bestaande middenberm van de Plantageweg (centrumdeel) noodzakelijk zijn voor zowel toeleveranciers als klanten van de supermarkt. De figuur is getekend op de huidige verkeerssituatie op de Plantageweg. Ook binnen de oplossingsrichtingen die ik hieronder wil schetsen, zullen deze aanpassingen nodig blijven.

De aansluiting van het parkeerterrein op de Plantageweg zal worden vormgegeven op basis van CROW[[1]](#footnote-1) normen en leidt tot een verkeersveilige afwikkeling van alle vervoerstromen ter plaatse van de inritconstructie. Naast de te treffen fysieke maatregelen kan een verkeersveilige afwikkeling verder nog worden verhoogd met attentie-verhogende maatregelen (markeringen, soort bestrating, bebording en beplanting). De te treffen maatregelen zullen in ieder geval verder gaan dan in de huidige situatie bij deze bestaande inritconstructie.

**Dan nu het tweede deel van de vraag. Aan welke oplossingen kan worden gedacht om de toename van de verkeersintensiteit op de Plantageweg tegemoet te treden?**

Op pagina 44 van de plantoelichting op het bestemmingsplan herontwikkeling Bochanenterrein staat aangegeven dat de verkeersintensiteit ter hoogte van de afrit naar de parkeerplaatsen van de nieuwe supermarkt zal stijgen naar 8.500 en dat in overleg met de gemeente gezocht zal moeten worden naar een oplossing voor dit probleem.

Deze zinsnede verwijst naar het Verkeersstructuurplan.

In aanvulling op mijn eerdere raadsmemo over dit onderwerp treft u hieronder de mogelijke oplossingsrichtingen aan die momenteel ambtelijk worden voorbereid. Deze oplossingsrichtingen zullen als input worden gebruikt voor het aangekondigde Verkeersstructuurplan centrum Alblasserdam waarbinnen de effecten van de maatregelen op de diverse ontwikkelingen binnen het centrum integraal zullen worden afgewogen.

De Plantageweg (centrumdeel) heeft in de huidige situatie de functie en vormgeving van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De verkeersintensiteit zit in de huidige situatie met 6.200 mvt/etmaal aan de bovenkant van de maximaal wenselijke capaciteit van een erftoegangsweg. We hebben in andere woorden nu al een onwenselijke situatie die door de komst van de supermarkt nog een stukje onwenselijker wordt. De urgentie voor een integraal verkeerscirculatieplan is hiermee nogmaals onderstreept.

Mogelijkheden op deze problematiek op te lossen zijn aanwezig. De oplossingen kunnen zich twee kanten op bewegen:

* de Plantageweg (gedeeltelijk) opwaarderen tot een gebiedsontsluitingsweg en de weginrichting hier op aanpassen of;
* netwerkmaatregelen treffen waardoor de verkeersintensiteit op de Plantageweg in overeenstemming komt met de gewenste intensiteit op een erftoegangsweg (circa 6.000 mtv/etmaal).

Opwaarderen

De fysieke ruimte is aanwezig om de Plantagweg (centrumdeel) op te waarderen tot een gebiedsontsluitingsweg. Een dergelijke weg kan een verkeersintensiteit van meer dan 6.000 mvt/etmaal verwerken. Omdat de snelheid op een dergelijke weg hoger ligt (max. 50 km/uur) dan in de huidige situatie zijn aanvullende maatregelen zoals het aanbrengen van fietsvoorzieningen noodzakelijk.

Netwerkmaatregelen

Bij het nemen van netwerkmaatregelen is het uitgangspunt dat de Plantageweg onderdeel is van een netwerk en daarin gezien wordt als erftoegangsweg. De inrichting van de weg is in overeenstemming daarmee. Doel is dan het terugbrengen van de verkeersintensiteit tot een niveau dat passend is bij een dergelijke erftoegangsweg. Dat is enkel mogelijk door het nemen van netwerkmaatregelen.

In de huidige situatie wordt de Plantageweg gevoelsmatig gebruikt als gebiedsontsluitingsweg; een kortsluitroute tussen de kruising Dam- Haven en de kruising van Eesterensingel-Plantageweg. Ook het expeditieverkeer naar de huidige Dirk-vestiging maar ook het Makado-winkelcentrum lijkt van deze route gebruik te maken; door de ingestelde gewichtsbeperking op de Oude Torenbrug wordt de Plantageweg (centrumdeel) ervaren als de meest logische route voor het vrachtverkeer dat in het centrum van Alblasserdam (incl. Makado) moet zijn.

Onderstaand staan een aantal -- niet uitputtende lijst van -- mogelijke maatregelen beschreven waarmee de intensiteit kan worden gereduceerd. Deze maatregelen die echter nog wel op hun effecten elders -- in samenhang -- moeten worden doorgerekend:

* Instelling eenrichtingsverkeer

Het instellen van eenrichtingsverkeer zal tot gevolg hebben dat de verkeersintensiteit op de Plantageweg drastisch daalt. Verkeer dat het gebied uitkomt dan wel door het gebied "heen" moet zal andere routes kiezen. Deze maatregelen kan dus leiden tot problemen elders. Besluiten hierover hangen sterk samen met besluiten over andere maatregelen in het netwerk. (Deze laatste zinnen gelden overigens voor alle maatregelen hieronder)

* Afsluiten deel Plantageweg voor auto- en vrachtverkeer

Enkel fietsers en bussen kunnen gebruik maken van een deel van de Plantageweg. Auto- en vrachtverkeer zullen een andere routering krijgen.

* Huidige weginrichting deel Plantageweg vanaf de kruising van Eesterensingel tot aan Cornelis Smitstraat) uitbreiden tot inritconstructie Bochanenterrein

Deze vooral visuele maatregel komt er op neer dat de middenberm (gedeeltelijk) wordt verwijderd en de gescheiden rijbanen bezien vanaf de van Eesterensingel tot aan de inritconstructie van het Bochanenterrein worden teruggebracht tot één rijbaan. In visuele zin begint het centrum dan iets hoger op de Plantageweg. Een goede overgang moet er voor zorg dragen dat het als onaantrekkelijk wordt ervaren verder de Plantageweg omhoog te rijden. Een zelfde soort maatregel zou op dijkniveau moeten plaatsvinden.

* Aanpassen boogstralen Plantageweg-van Eesterensingel en Dam-Haven

Het aanpassen van de boogstralen is bedoeld om verkeer te ontmoedigen om, komend vanaf de van Eesterensingel, rechtsaf de Plantageweg omhoog te rijden. De Plantageweg is dan alleen vanaf polderniveau te bereiken als deze "recht" wordt benaderd vanaf de Plantageweg zelf. Doorgaand verkeer wordt hierdoor "gedwongen" het dorp via de Oude Torenweg en -brug te verlaten. Voor de busroute is dit geen probleem omdat de bus de Plantageweg al op genoemde manier benaderd.

Bovenstaand zijn een aantal mogelijke oplosrichtingen om om te gaan met de verkeersintensiteit op de Plantageweg. Mijn voorkeur gaat er naar uit om de Plantageweg voor het grootste gedeelte een erftoegangsweg te laten zijn. Niet alleen wordt hiermee een kostbare en in mijn optiek onnodige reconstructie van een groot deel van de Plantageweg voorkomen. Meer nog straalt de gemeente hier mee uit dat de Plantageweg als onderdeel van het centrum van Alblasserdam wordt gezien. Dit in tegenstelling tot de gebiedsontsluitingsweg die ingericht is als doorgaande weg.

De hierboven geschetste oplossingsrichtingen zullen allen nader onderzocht moeten worden op de gevolgen elders in het centrumgebied en de gemeente als geheel omdat het netwerkmaatregelen betreft. Daarbij geldt evenzeer dat mogelijke oplossingsrichtingen om ontwikkelingen elders te faciliteren gevolgen kunnen hebben voor de Plantagweg en de manier waarop het verkeer daar afgewikkeld wordt; het gaat immers om een netwerk met wederkerige gevolgen. Het integraal benaderen van de verkeersproblematiek van Alblasserdam blijft daardoor evident; het verkeersstructuurplan centrum Alblasserdam is daar een goed middel voor.

**Samenhang tussen deel 1 van het antwoord en deel 2 van het antwoord**

De maatregelen die nodig zijn voor het veilig inrichten van de aansluiting tussen het parkeervlak Bochanenterrein en de Plantageweg zijn voor kosten van de projectontwikkelaar. De kosten die verbonden zijn aan de maatregelen voortvloeiende uit het Verkeersstructuurplan centrum Alblasserdam zijn voor rekening van de gemeente.

De planning voor het opstellen van het Verkeersstructuurplan is zodanig dat u als raad eind 2016 / begin 2017 hierover een besluit kunt nemen. Vervolgens wordt in 2017 de concrete maatregelen uitgewerkt met een planning daarbij.

Voor de realisatie van de supermarkt met appartementen gaat de projectontwikkelaar uit van de volgende planning -- uitgaande van het scenario dat het bestemmingsplan in juni 2016 wordt vastgesteld en er geen beroep tegen het plan wordt ingesteld bij de Raad van State -- start bouw eerste kwartaal 2017 en oplevering eerste kwartaal 2018.

Zoals u ziet lopen de planningen parallel en is er voldoende tijd om de uitkomsten van het Verkeersstructuurplan samen te laten gaan met de inrichting van de inritconstructie bij het Bochanenterrein aangezien de inritconstructie pas als laatste (Q1 2018) wordt gerealiseerd.

1. CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek en is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte in Nederland. Het instituut is een autoriteit op genoemde gebieden en haar normen en aanbevelingen staan aan de basis van verkeersontwerpen. [↑](#footnote-ref-1)