

Verkeerscirculatiemaatregelen Kern Gennep

Gemeente Gennep

Gemeente Gennep

10 mei 2007

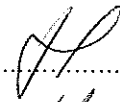
Eindrapport

9S4208.A0

Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
+31 (0)24 328 42 84 Telefoon
+31 (0)24 360 95 66 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Verkeerscirculatiemaatregelen Kern Gennep
Gemeente Gennep
Verkorte documenttitel Verkeerscirculatiemaatregelen
Status Eindrapport
Datum 10 mei 2007
Projectnaam Verkeerscirculatiemaatregelen Gennep
Projectnummer 9S4208.A0
Opdrachtgever Gemeente Gennep
Referentie 9S4208.A0/R001/HPE/EM/Nijm

Auteur(s) J.T.J. Beens
Collegiale toets J.A.A.T. Peters
Datum/paraaf 19/5/07
Vrijgegeven door J.A.A.T. Peters
Datum/paraaf 19/5/07



INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doel	1
1.3 Leeswijzer	1
2 HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE SITUATIE IN HET KORT	2
2.1 Huidige situatie	2
2.2 Toekomstige situatie	2
3 KEUZES VORMGEVING EN VERANTWOORDING ONTWERP	4
3.1 Het openstellen van de Weverstraat in twee richtingen voor gemotoriseerd verkeer	4
3.2 Het openstellen van de Spoorstraat/Zandstraat in twee rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer	4
3.3 Het autoluw maken van het gedeelte van de Zandstraat tussen de Zuid-Oostwal en de Brugstraat	5
3.4 Het realiseren van een doorsteek tussen Picardie/Zandstraat en Zuid-Oostwal via parkeerterrein Martinushof	6
4 WETTEN EN PROCEDURES	8
4.1 Inleiding	8
4.2 Wet op de Ruimtelijke Ordening	8
4.3 Wet Geluidhinder	9
4.4 Woningwet	9
4.5 Flora en faunawet	10
4.6 Wet milieubeheer	10
4.7 Wet Bodembescherming	11
4.8 Wegenverkeerswet	11
4.9 Algemene wet bestuursrecht	12
4.10 Inspraakverordening	13
4.11 Klic-melding	13
4.12 Overzicht verwachte procedures	14
5 KOSTENRAMING	15
5.1 Uitgangspunten kostenraming uitvoeringskosten	15
5.2 Openstellen van Weverstraat in twee richtingen voor gemotoriseerd verkeer	15
5.3 Openstellen van Spoorstraat/Zandstraat in twee richtingen voor gemotoriseerd verkeer	15
5.4 Autoluw maken van gedeelte Zandstraat tussen Zuid-Oostwal en de Brugstraat	15
5.5 Realiseren van een doorsteek tussen Picardie/Zandstraat en Zuid-Oostwal via parkeerterrein Martinushof	16
5.6 Overzicht verwachte kosten	16

BIJLAGEN

- 1 tekening nummer 9S4208.A0/001 d.d. 9 mei 2007
 schetsontwerp tweerichtingsverkeer Weverstraat bij rotonde
- 2 tekening nummer 9S4208.A0/002 d.d. 9 mei 2007
 schetsontwerp tweerichtingsverkeer Spoorstraat/Zandstraat
- 3 tekening nummer 9S4208.A0/003 d.d. 9 mei 2007
 schetsontwerp autoluw gebied Zandstraat, Zuidwal en Zuid-Oostwal
- 4 tekening nummer 9S4208.A0/004 d.d. 9 mei 2007
 *schetsontwerp doorsteek vanaf Picardie naar Zuid-Oostwal via
 parkeerterrein Martinushof.*

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Een van de belangrijkste knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer in Gennep is de verkeersafwikkeling in en rond het centrum. Het centrumgebied vormt thans een fuik voor het gemotoriseerde verkeer, dat vanaf de invalswegen naar het centrum wordt geleid. In het gemeentelijke verkeer- en vervoersbeleid, vastgelegd in het IVVP, wordt de wens uitgesproken om, mede in relatie tot diverse centrumontwikkelingen, een aantal verkeerscirculatiemaatregelen te treffen. Deze maatregelen moeten leiden tot beperking van het doorgaande verkeer door het centrum van de kern Gennep en verbetering van de leefbaarheid en het winkelklimaat. In het IVVP zijn daarvoor de volgende maatregelen genoemd:

- het openstellen van de Weverstraat in twee rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer;
- het openstellen van de Spoorstraat/Zandstraat in twee rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer;
- het autoluw maken van het gedeelte van de Zandstraat tussen de Zuid-Oostwal en de Brugstraat;
- het realiseren van een doorsteek tussen de Picardie/Zandstraat en de Zuid-Oostwal via het parkeerterrein Martinushof.

1.2 Doel

De maatregelen zoals genoemd in de vorige paragraaf, zijn in het Uitvoeringsprogramma van het IVVP opgenomen voor uitvoering in 2007. Er zijn echter geen financiële middelen gekoppeld aan de uitvoering van deze maatregelen. Daartoe zou eerst inzicht in de exacte vormgeving verkregen moeten worden. Om die reden is in het kader van het IVVP bepaald dat de voorbereiding voor uitvoering reeds eerder zou moeten starten, om de noodzakelijke investering inzichtelijk te maken en de eventueel noodzakelijke (juridische) procedures te kunnen doorlopen. De maatregelen zijn binnen Gennep veelvuldig onderwerp van gesprek geweest, maar tot op heden heeft er geen concrete uitwerking van de maatregelen in ontwerptekeningen plaatsgevonden. Om eventueel in 2007 te kunnen starten met de uitvoering van de verkeerscirculatiemaatregelen is Royal Haskoning gevraagd om de maatregelen uit te werken in ontwerpschetsen en inzicht te verschaffen in te doorlopen procedures. Daarnaast dient op basis van de uitgewerkte ontwerpschetsen een globale kostenraming per maatregel te worden opgesteld.

1.3 Leeswijzer

Na deze korte inleiding wordt in hoofdstuk 2 in het kort de huidige en toekomstige verkeerssituatie rondom het centrum van Gennep beschreven. In hoofdstuk 3 worden de keuzes weergegeven op basis waarvan het ontwerp tot stand is gekomen. Hoofdstuk 4 beschrijft de verschillende wettelijke regelingen en procedures welke van toepassing kunnen zijn bij een civieltechnische aanpassing aan de infrastructuur. In dat hoofdstuk wordt ook een overzicht gegeven van de procedures welke daadwerkelijk doorlopen moeten worden voordat overgegaan kan worden tot realisatie van de verkeerscirculatiemaatregelen. Deze notitie wordt afgesloten met een overzicht van de kosten van de diverse afzonderlijke maatregelen.

2 HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE SITUATIE IN HET KORT

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op verkeersmaatregelen die horen bij de ontwikkeling en herstructurering van het centrum.

2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie is het voor gemotoriseerd verkeer alleen toegestaan om de Spoorstraat/Zandstraat, op het gedeelte tussen het Europaplein en de Brugstraat, te berijden vanuit het zuiden in de richting van het centrum. In het verleden is de Zandstraat ter hoogte van de Brugstraat aangepast, waarbij de verplichte rijrichting fysiek wordt ondersteund met een wegversmalling. Het berijden van de Weverstraat is voor gemotoriseerd verkeer ook slechts in één richting toegestaan. Het weggedeelte tussen de Brabantweg en Burg. Woltersstraat is een eenrichtingsweg richting Brabantweg.

In deze situatie is het thans voor gemotoriseerd verkeer vanuit zuidelijke richting alleen mogelijk om het centrum te benaderen via de Spoorstraat/Zandstraat en deze te verlaten via de Brugstraat/Weverstraat.

2.2 Toekomstige situatie

Gennep werkt hard aan de ontwikkeling/herstructurering van het centrum. Naast verschillende stedenbouwkundige ontwikkelingen wordt een aantal verkeersmaatregelen voorgestaan, die (mede) moeten leiden tot verbetering van het verblijfsklimaat in het centrum. De verkeerscirculatie binnen de kern en de situatie met betrekking tot parkeren vormen een belangrijk onderdeel van de totale ontwikkelingsplannen voor het centrum van de kern Gennep.

In de toekomst moet het centrum van Gennep bereikbaar te zijn vanuit elke richting, zonder dat daarbij sprake is van een doorgaande verbinding. De huidige verkeersstructuur moet worden aangepast zodat sprake is van een afname van doorgaand verkeer. Daarnaast moeten bezoekers op een efficiënte wijze worden opgevangen op de diverse parkeerterreinen.

Door openstelling van de Spoorstraat/Zandstraat en de Weverstraat in twee rijrichtingen wordt dit mogelijk gemaakt. Om het centrum van Gennep te vrijwaren van doorgaand verkeer wordt het gedeelte van de Zandstraat tussen de Zuid-Oostwal en de Brugstraat autoluw gemaakt. Voor bestemmingsverkeer vanuit Gennep zelf wordt een doorsteek gerealiseerd over het parkeerterrein Martinushof.

Om dit alles te kunnen realiseren worden de volgende wijzigingen in de huidige verkeersstructuur aangebracht:

1. Openstellen van de Weverstraat in twee rijrichtingen, waarbij de veiligheid voor het fietsverkeer op de rotonde Brabantweg een aandachtspunt is.
2. Openstellen van de Spoorstraat in twee rijrichtingen.
3. Het gedeelte Zandstraat tussen Zuid-Oostwal en Brugstraat inrichten als autoluw gebied, inclusief een klein deel Zuid-Oostwal tot aan parkeerterrein Martinushof.
4. Realiseren van een doorsteek van Picardie/Zandstraat naar Zuid-Oostwal v.v. voor bestemmingsverkeer; deze doorsteek moet onaantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer.

Naast deze aanpassingen moeten parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. De omvang en de ligging van de parkeerterreinen is mede bepalend voor de toekomstige verkeerscirculatie.

3 KEUZES VORMGEVING EN VERANTWOORDING ONTWERP

De in het vorige hoofdstuk beschreven circulatoriemaatregelen zijn uitgewerkt in schetsontwerpen. Deze schetsontwerpen zijn opgenomen in bijlage 1 tot en met 4. In dit hoofdstuk worden de verschillende schetsontwerpen toegelicht. Toekomstige ontwikkelingen zijn op de schetsontwerpen globaal aangegeven.

3.1 Het openstellen van de Weverstraat in twee richtingen voor gemotoriseerd verkeer

In bijlage 1 is het schetsontwerp voor de Weverstraat opgenomen op tekening 9S2048.A0/001.

De Weverstraat wordt opengesteld in twee rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer. Op dit moment geldt éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Dit verkeer kan nu alleen gebruik maken van de Weverstraat vanaf het centrum in de richting van de Brabantweg.

Voor de reconstructie van de Weverstraat is de basis gelegd in de notitie "Scoren in het Genneps verkeer en vervoer" (2004). Hierin is de Weverstraat gecategoriseerd als een erftoegangsstraat plus.

Het toegepaste profiel komt overeen met het profiel dat in het IVVP opgenomen is en hoort bij dit type weg. Binnen het ontwerp is het huidige profiel van de Brugstraat doorgezet in de Weverstraat. Dit ontwerp draagt zorg voor een duurzaam veilige inrichting van de weg. Door de dimensionering van het wegprofiel kan slechts met relatief lage snelheden worden gereden. Binnen het weergegeven profiel is het mogelijk dat twee vrachtwagens of bussen elkaar kunnen passeren.

Bij het naderen van de rotonde Brabantweg/Weverstraat wordt gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer van elkaar gescheiden. Het fietsverkeer wordt op een afstand van 5 meter rond de rotonde afgewikkeld. Dit betekent dat het fietsverkeer in de voorrang blijft op de rotonde en gemotoriseerd verkeer voorrang moet verlenen. Het in twee rijrichtingen oversteken zal benadrukt worden met bebording en belijning. Rekening is gehouden met de doorsteek op de rotonde vanwege bromfiets op de rijbaan (BOR).

Het parkeren aan de noordzijde van de Weverstraat is niet mogelijk, tenzij met de rijbaan wordt afgeweken van de bestaande wegfundatie (leidt tot extra kosten) en wordt geaccepteerd dat aan de zuidzijde de voetgangersruimte kleiner wordt. De schets gaat uit van zoveel mogelijk traceren via de bestaande weg. Aan de zuidzijde zijn parkeervakken aangegeven volgens het plan "Op de Logte".

3.2 Het openstellen van de Spoorstraat/Zandstraat in twee rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer

In bijlage 2 is het schetsontwerp voor de Spoorstraat/Zandstraat opgenomen op tekening 9S2048.A0/002.

De Spoorstraat/Zandstraat wordt opengesteld in twee rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer. Op dit moment geldt éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Een fysieke afsluiting en bebording ondersteunen deze maatregel. Het is voor gemotoriseerd verkeer in de huidige situatie alleen toegestaan gebruik te maken van de Spoorstraat/Zandstraat vanuit het zuiden in de richting van het centrum.

Voor de reconstructie van de Spoorstraat/Zandstraat is de basis gelegd in de notitie "Scoren in het Genneps verkeer en vervoer" (2004). Hierin is de Spoorstraat/Zandstraat gecategoriseerd als een erftoegangsstraat plus. In het "Beeldkwaliteitplan Kern Gennep" (2005) is opgenomen dat een eenduidig profiel wordt nagestreefd. De gevels moeten daarin het straatbeeld bepalen en het zicht op de gevels mag niet worden ontnomen door grote bomen. Alleen bij de incidenteel bredere stukken is ruimte voor enkele solitaire bomen. Volgens het "Beeldkwaliteitplan Kern Gennep" is de Spoorstraat/Zandstraat een voorname straat, die bepalend is geweest voor de historisch gegroeide structuur van Gennep. De Zandstraat dient te fungeren als een poort naar het centrum van Gennep.

Om de historische structuur te behouden en daarnaast de poortfunctie te vervullen, is gekozen voor het ontwerp zoals opgenomen in bijlage 2. Met dit profiel wordt gekozen voor eenduidigheid. Het gekozen profiel komt overeen met het profiel van een erftoegangsstraat plus, zoals vastgelegd in het IVVP.

Het profiel van de Spoorstraat met suggestiestroken wordt doorgezet in de Zandstraat. Dit ontwerp draagt zorg voor een duurzaam veilige inrichting van de weg. Dit profiel draagt bij aan relatief lage snelheden.

Binnen het gekozen profiel is het mogelijk dat twee elkaar tegemoetkomende vrachtwagens of twee bussen elkaar passeren. In het ontwerp is zoveel mogelijk parkeergelegenheid naast de weg opgenomen. Op een tweetal locaties zijn binnen deze parkeergelegenheid laad- en loshavens aangegeven, waarbij goederen ook via een achterklep van een bestel-/vrachtauto direct op het trottoir gelost kunnen worden.

3.3 Het autoluw maken van het gedeelte van de Zandstraat tussen de Zuid-Oostwal en de Brugstraat

In bijlage 3 is het schetsontwerp voor de Spoorstraat/Zandstraat opgenomen, op tekening 9S2048.A0/003.

Naast het openstellen van de Spoorstraat/Zandstraat en de Brugstraat in twee richtingen voor gemotoriseerd verkeer is het autoluw maken van het gedeelte van de Zandstraat tussen de Zuid-Oostwal en de Brugstraat een belangrijke circulatiemaatregel. De combinatie van maatregelen moet bijdragen aan de beperking van de hoeveelheid doorgaand verkeer door de kern van Gennep.

Om te benadrukken dat de doorgaande verbinding Spoorstraat - Zuid-Oostwal niet meer mogelijk is, is er voor gekozen om het profiel van de Spoorstraat/Zandstraat en Brugstraat in elkaar over te laten lopen. De doorgaande weg loopt daarmee vanaf de Zandstraat met een bocht naar de Brugstraat, waarbij het wegprofiel van de Brugstraat en Zandstraat in elkaar overlopen. Gemotoriseerd verkeer wordt zo min of meer gedwongen deze route te volgen.

Het autoluwe gedeelte dient te worden voorzien van een ander soort bestratingmateriaal. Omdat het autoluwe gedeelte wel berijdbaar moet blijven voor de bussen van het openbaar vervoer, de hulpdiensten en het expeditieverkeer dient de overgang zo geleidelijk mogelijk plaats te vinden. De gemeente opteert hier voor een inritconstructie.

Het verschil in bestratingmateriaal kan worden gerealiseerd door de bestrating van het huidige voetgangersgebied tussen Markt en Zuid-Oostwal door te trekken in de richting van de Zandstraat. Hiermee ontstaat een duidelijke poort naar het centrum van Genneep, waarbij deze het karakter aanneemt van het huidige voetgangersgebied.

Aan de zijde van de Zuid-Oostwal wordt eveneens het voetgangersgebied doorgetrokken, tot de toegang tot het parkeerterrein daar. Ook hier dient een duidelijke afscheiding te worden gerealiseerd tussen autoluw gebied en rijloper. De meest logische locatie voor deze overgang is juist bij de toegang van het parkeerterrein Martinushof. Zie de tekening. Ook voor deze locatie moet een duidelijke overgang zichtbaar zijn. Omdat het voetgangersgebied toegankelijk moet zijn voor hulpdiensten, expeditieverkeer en het openbaar vervoer moet de overgang comfortabel bereden kunnen worden. De gemeente opteert voor een inritconstructie ter hoogte van de in- en uitgang van het parkeerterrein.

De samenhangende maatregelen moeten het voor automobilisten duidelijk maken dat dit gebied niet met de auto mag worden bereden. Het autoluwe gebied moet worden aangegeven met bebording. De selectieve toegang moet worden vermeld op onderborden.

Een ondernemer gevestigd aan de Zuid-Oostwal heeft de suggestie gedaan om het autoluwe gebied tijdens de spitsuren open te houden voor verkeer. Aanleiding daartoe is dat is aangegeven dat zijn zaak afhankelijk is van voorbijgangers. Royal Haskoning adviseert om deze suggestie niet over te nemen. Wij zijn namelijk van mening dat het afsluiten van een doorgaande route op bepaalde tijden leidt tot onduidelijkheid bij de weggebruiker. Daarnaast geldt dat juist gedurende de spitsperioden het aantrekkelijk is om een sluiproute door de kern te kiezen. Het gedurende die tijden toestaan van autoverkeer leidt daarmee niet tot een afname van doorgaand verkeer in de maatgevende perioden.

3.4 Het realiseren van een doorsteek tussen Picardie/Zandstraat en Zuid-Oostwal via parkeerterrein Martinushof

In bijlage 4 is het schetsontwerp tussen de Picardie/Zandstraat en de Zuid-Oostwal opgenomen op tekening 9S2048.A0/004. Om diverse voorzieningen in het centrum bereikbaar te houden, voor onder meer verkeer uit de richting Ottersum, is een doorsteek voorzien via het parkeerterrein Martinushof.

Net ten noorden van de overgang van de Zuid-Oostwal naar het autoluwe gebied is de bestaande in- en uitgang van het parkeerterrein Martinushof gesitueerd. Via deze in- en uitgang is het voor automobilisten mogelijk om het parkeerterrein te benutten en om de Picardie/Zandstraat te bereiken. Aan de andere zijde van het parkeerterrein bij de Picardie/Zandstraat is gekozen voor een inritconstructie welke zoveel mogelijk haaks wordt aangesloten op Picardie. Door toepassing van inritconstructies is het parkeerterrein ondergeschikt ten opzichte van de bestaande verkeersstructuur. Deze inritconstructies moeten een bijdrage leveren aan de beperking van doorgaand verkeer.

De toegang vanaf de Picardie naar het parkeerterrein is ontworpen op een vuilniswagen als maatgevend voertuig. Twee tegemoetkomende vrachtwagens kunnen elkaar langzaam rijdend passeren. Op het schetsontwerp is het eerder ontworpen parkeerterrein globaal weergegeven.

Het openbaar vervoer maakt geen gebruik van de doorsteek. Het openbaar vervoer mag gebruik maken van het gedeelte van de Zandstraat tussen de Zuid-Oostwal en de Brugstraat.

4 WETTEN EN PROCEDURES

4.1 Inleiding

Vanuit een wettelijk kader is in veel gevallen onderzoek nodig voordat kan worden overgegaan tot reconstructie of realisatie van infrastructuur (watertoets, natuurparagraaf, archeologie, geluid e.d.). Daarnaast kan onderzoek relevant zijn voor een goed integraal ontwerp. Daarmee kunnen archeologische vindplaatsen bijvoorbeeld worden meegenomen in het ontwerp.

Verwacht wordt dat er geen archeologische vondsten zullen voorkomen in het onderhavige studiegebied. De infrastructuur is eerder immers op dezelfde plaatsen al veranderd. Ook met betrekking tot ecologie worden geen bijzonderheden verwacht. De voorgestelde maatregelen hebben geen impact op de leefomgeving van flora en fauna.

Veel onderzoeken en wettelijke kaders kunnen op voorhand worden uitgesloten. De volgende wettelijke kaders en samenhangende procedures komen in aanmerking om beoordeeld te worden op eventuele toepassing, indien overgegaan wordt tot realisatie van de voorgestane maatregelen:

1. Wet op de Ruimtelijke Ordening.
2. Wet Geluidhinder.
3. Woningwet.
4. Flora en faunawet
5. Wet milieubeheer.
6. Wet Bodembescherming.
7. Wegenverkeerswet.
8. Verkeersbesluiten.
9. Inspraakprocedures.
10. Algemene wet bestuursrecht.
11. Klic-melding.

4.2 Wet op de Ruimtelijke Ordening

4.2.1 Beschrijving

Hoe Nederland er nu en in de toekomst uit moet zien, wordt geregeld in ruimtelijke plannen. Zowel het Rijk, de provincies als de gemeente maakt zulke plannen. Hoe deze tot stand komen en gewijzigd worden, is geregeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Deze wet bepaalt de taken van de overheid en de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen.

Wanneer een reconstructie past binnen de grenzen van het vigerende bestemmingsplan, zijn de verschillende artikelen, zoals art. 19 Lid1 en Lid 2, art. 11 e.d., niet van toepassing. Als echter het ontwerp leidt tot realisatie van infrastructuur buiten de aangegeven grenzen van het vigerende bestemmingsplan, dan is een bestemmingsplanprocedure van toepassing.

4.2.2 Beoordeling

Bij het opstellen van de schetsontwerpen is rekening gehouden met de vigerende bestemmingsplannen. De ontwerpen zijn zodanig gekozen dat deze passen binnen de

vigerende bestemmingsplannen. In het kader van realisatie van deze maatregelen is daarom geen bestemmingsplanwijziging noodzakelijk.

4.3 Wet Geluidhinder

4.3.1 Beschrijving

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder in werking getreden. Verder is er nog een reparatiewet in procedure. In dit kader is het van belang te weten dat de berekeningswijze voor het geluidniveau is veranderd. De hoogte van het toegestane aantal decibellen is daarop aangepast.

De Wgh is feitelijk altijd van toepassing, tenzij er sprake is van een verwachte afname in geluidsniveau. Dit is bijvoorbeeld van toepassing als er gebruik gemaakt wordt van geluidabsorberende materialen, zoals ZOAB.

4.3.2 Beoordeling

Als gevolg van de maatregelen zal een wijziging in de verkeerstromen plaatsvinden. De circulatiemaatregelen zijn in 2006 door Arcadis doorerekend in een verkeersmodel (d.d. 22 juni 2006). De effecten van de maatregelen op geluid en luchtkwaliteit zijn voorhanden en vallen gunstig uit.

4.4 Woningwet

4.4.1 Beschrijving

De Woningwet is ingevoerd in 1901 met als doel de bewoning van slechte woningen onmogelijk te maken en de bouw van goede woningen te bevorderen. De wet stelt daarom bouwtechnische eisen aan alle bouwwerken. Ook is in de Woningwet een stelsel opgenomen voor bouwvergunningen. Verder verplicht de Woningwet gemeenten onder meer een welstandsnota op te stellen. Daarin moet voor ieder gebied dat een gemeente 'welstandsgevoelig' vindt zo concreet mogelijk aangegeven zijn wat de welstandseisen zijn. De Woningwet vormt de kern van de bouwregelgeving en dan met name de bouwparagraaf van deze wet.

De Woningwet is alleen van toepassing wanneer het ontwerp zich richt op bouwwerken. Daaronder wordt verstaan het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk en/of veranderen van een standplaats.

4.4.2 Beoordeling

De Woningwet is niet van toepassing.

4.5 Flora en faunawet

4.5.1 Beschrijving

Nederland heeft één wet voor de bescherming van in het wild voorkomende soorten: de Flora- en faunawet. De Flora- en faunawet is op 1 april 2002 in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van soorten. In de Flora- en faunawet is het soortenbeschermingsdeel van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn geïmplementeerd evenals het CITES-verdrag. Onder de Flora- en faunawet zijn als beschermde soort aangewezen:

- een aantal inheemse plantensoorten;
- alle van nature in Nederland voorkomende soorten zoogdieren (m.u.v. zwarte rat, bruine rat en huismuis);
- alle van nature op het Europese grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie voorkomende vogelsoorten;
- alle van nature in Nederland voorkomende amfibieën- en reptielensoorten;
- alle van nature in Nederland voorkomende vissoorten (m.u.v. soorten in Visserijwet 1963);
- een aantal overige inheemse diersoorten aangewezen als beschermde soort;
- daarnaast is een aantal uitheemse dier- en plantensoorten als beschermde soort aangewezen.

De wet heeft betrekking op onder meer beheer en schadebestrijding, jacht, handel en bezit en overige menselijke activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten. De Flora en Faunawet is van toepassing als het ontwerp de leefomgeving van een beschermde dier- of plantsoort aantast.

4.5.2 Beoordeling

De kans is vrij klein dat realisatie van het opgestelde ontwerp een impact heeft op de leefomgeving van flora en fauna. Daarom is de Flora en Faunawet niet van toepassing.

4.6 Wet milieubeheer

4.6.1 Beschrijving

De Wet milieubeheer is de belangrijkste milieuwet. Het is een zogenoemde kaderwet. De wet wordt in aanvullende besluiten verder uitgewerkt. De Wet milieubeheer (Wm) is het wettelijke kader voor transport van verontreinigde grond. De provincies zijn hiervoor het bevoegde gezag en hebben de bepalingen voor het transport opgenomen in hun provinciale milieuverordening (PMV).

De Wm is oorspronkelijk samengesteld uit enkele, vóór invoering van de Wm, bestaande wetten; de WABM en de Hinderwet, onderdelen van andere milieuwetten en nieuwe elementen. Door de uitbreiding van bestaande wetten en regelgeving ontstond een algemene milieukaderwet. De vanaf eind jaren zestig tot stand gebrachte milieuwetgeving had grotendeels een sectoraal karakter. De Wm kan worden gekenschetst als een raamwet met normatieve elementen. Enerzijds zijn de toedeling van bevoegdheden en de procedures voor het gebruik van die bevoegdheden

overheersend. Anderzijds kent de wet een normatieve kant. Zo moet bij het stellen van vergunningvoorschriften van een zo hoog mogelijk beschermingsniveau worden uitgegaan, is er een actualiseringplicht ten aanzien van bestaande vergunningen, een zorgplicht voor het bevoegde gezag ten aanzien van de handhaving en een algemene tot een ieder gerichte zorgplicht. Deze laatste komt er kort gezegd op neer dat als iemand weet of redelijkerwijs moet weten dat zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben, hij deze gevolgen moet voorkomen of beperken voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is.

De Wet milieubeheer is in feite altijd van toepassing omdat onder de wet meerdere besluiten en vergunningen kunnen vallen en omdat altijd redelijkerwijs nadelige gevolgen kunnen ontstaan voor het milieu.

4.6.2 Beoordeling

De Wet milieubeheer is bij realisatie van de geschetste infrastructurele maatregelen van toepassing.

4.7 Wet Bodembescherming

4.7.1 Beschrijving

Op 1 januari 2006 is in werking getreden de wijziging van de Wet bodembescherming. In de gewijzigde Wbb is een nieuwe formulering opgenomen van de saneringsdoelstelling (zgn. functiegericht saneren) en het saneringscriterium (wanneer met spoed saneren). Het bevat een saneringsplicht voor bedrijven en een basis voor een subsidieregeling. Er zijn diverse procedurele aanpassingen doorgevoerd waarvan een aantal leiden tot vereenvoudiging en andere bijdragen aan versterking van de handhaving. De wet bevat een basis voor algemene regels voor eenvoudige saneringen.

De Wbb geeft het beoordelingskader voor bodemverontreiniging, bodemsanering en het omgaan met schone en verontreinigde grond. De wet ziet ook toe op het voorkomen van bodemverontreiniging. Het bevoegde gezag voor de Wbb is meestal de provincie, maar kan ook de gemeente zijn, dit is geregeld in het Besluit aanwijzing bevoegd gezag gemeenten Wet bodembescherming. Onder de Wbb 'hangt' het Bouwstoffenbesluit, onder het Bouwstoffenbesluit hangen weer de Vrijstellingsregeling samenstellings- en immissiewaarden en de Vrijstellingsregeling grondverzet.

4.7.2 Beoordeling

Op basis van het beoordelingskader voor bodemverontreiniging, bodemsanering en het omgaan met schone en verontreinigde grond kan ervan uit worden gegaan dat deze wet van toepassing is bij realisatie van de geschetste maatregelen.

4.8 Wegenverkeerswet

4.8.1 Beschrijving

De Wegenverkeerswet 1994 (WVW) bevat de hoofdlijnen van de regeling inzake het verkeer, waarin ook het weggedrag van weggebruikers een belangrijke plaats heeft

gekregen. Ook regelt de WVV de toelating tot de weg, kentekens en kentekenbewijzen, gebruik van voertuigen op de weg e.d. Onder deze wet vallen ook het BABW (Besluit administratieve bepalingen) en het RVV1990 (Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990).

Het RVV1990 bevat de basisregels voor het wegverkeer waaraan het verkeer zich dient te houden.

Het BABW inzake het wegverkeer bevat in hoofdzaak de grondslag van het wegenverkeersrechtelijke instrumentarium ter regulering van het verkeer. Voor het onderbrengen van de administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in afzonderlijke algemene maatregel van bestuur is gekozen vanwege het feit dat deze bepalingen van een geheel andere aard zijn dan de in het RVV 1990 opgenomen gedragsregulerende voorschriften voor de weggebruikers.

In het BABW zijn de voorschriften ondergebracht ter zake van de plaatsing en toepassing van verkeerstekens en maatregelen ter regeling van het verkeer en de daarbij te hanteren procedures, waardoor dit besluit zich voornamelijk richt tot de bij de toepassing van het instrumentarium betrokken overheden. Een verkeersbesluit is van toepassing wanneer er sprake is van een maatregel op of aan de weg welke leidt tot een wijziging van inrichting van een weg. Ook wanneer een voorziening wordt aangebracht of verwijderd die tot gevolg heeft dat categorieën weggebruikers die van de weg gebruik kunnen maken worden beperkt of uitgebreid is een verkeersbesluit noodzakelijk. Slechts maatregelen die ondersteuning bieden aan een verkeersregel of verkeerstekens zijn uitgesloten van een verkeersbesluit.

4.8.2 Beoordeling

Voor de verschillende maatregelen zijn verkeersbesluiten noodzakelijk, dus het BABW is van toepassing. Een verkeersbesluit is nodig bij:

- Het openstellen van de Weverstraat i.v.m. het opheffen éénrichtingsverkeer;
- Het openstellen van de Spoorstraat/Zandstraat i.v.m. het opheffen éénrichtingsverkeer;
- Het autoluwe gedeelte i.v.m. een (beperkt) inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer op het gedeelte van de Zandstraat tussen de Zuid-Oostwal en de Brugstraat;
- Het realiseren van nieuwe bushaltes op het gedeelte van de Zandstraat tussen de Zuid-Oostwal en de Brugstraat;
- Het creëren van laad- en loshavens i.v.m. beperking van het gebruik door het overige gemotoriseerd verkeer.

4.9 Algemene wet bestuursrecht

4.9.1 Beschrijving

De Algemene wet bestuursrecht regelt vrij algemeen het doen en laten van de overheid en regelt de verstandhouding tussen de overheid (in haar algemeenheid) en de burgers. Hierin is geregeld hoe overheden naar de burger dienen te handelen ten aanzien van het gegeven beleid en wat de burger kan doen tegen dit beleid. De Algemene wet bestuursrecht is altijd van toepassing wanneer sprake is van overheidshandelen.

4.9.2 Beoordeling

De Awb regelt de inspraak en informatie met betrekking tot de realisatie van maatregelen. De algemene wet bestuursrecht is van toepassing.

4.10 Inspraakverordening

4.10.1 Beschrijving

De inspraakverordening regelt de wijze waarop ingezetenen en belanghebbenden bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid worden betrokken (inspraakverordening gemeente Gennep). Het beleid wordt namelijk omgezet in concrete maatregelen die voor ingezetenen en belanghebbenden, zowel positieve als negatieve gevolgen kan hebben.

4.10.2 Beoordeling

De inspraakverordening is voor elk ontwerp en voor elke maatregel van toepassing.

4.11 Klic-melding

4.11.1 Beschrijving

Klic (Kabels en Leidingen informatiecentrum) is een landelijke stichting van kabel- en leidingbeheerders. Klic vervult een rol in de informatievoorziening en zet zich op andere wijze in ter voorkoming van schades door grondwerkzaamheden. De Klic-melding is een schakel in de informatievoorziening over de ligging van kabels en leidingen.

Voorafgaand aan 'grondroeringen', grondwerkzaamheden, kan men van de locatie waar de werkzaamheden gepland zijn, informatie opvragen bij KLIC over de ligging van kabels en leidingen. Klic registreert deze aanvraag samen met de aanvrager zo nauwkeurig mogelijk en zendt een aanvraag voor informatie (Klic-bericht) door naar de beheerders van de kabels en leidingen in het betreffende graafgebied. Deze kabel- of leidingbeheerders nemen contact op met de aanvrager of sturen tekeningen van de graaflocatie toe aan de aanvrager. Hierdoor weet de aanvrager of er kabels en leidingen in het graafgebied lopen. De aanvrager krijgt ook bericht over de wijze waarop de aanvraag is geregistreerd en ziet aan welke kabel- en leidingbeheerders de aanvraag is doorgestuurd. De aanvrager heeft de plicht dit bericht te controleren.

4.11.2 Beoordeling

Voordat begonnen kan worden met de realisatie van de maatregelen dient er een klic-melding gemaakt te worden; in de schetsontwerpen is al deels rekening gehouden met de ligging van verschillende kabels en leidingen.

4.12 Overzicht verwachte procedures

Maatregelen		Openstellen Weverstraat voor twee rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer	Openstellen van Spoorstraat/Zandstraat voor twee rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer	autoluw maken van gedeelte van Zandstraat tussen Zuid-Oostwal en Brugstraat	Realiseren van doorsteek tussen Picardie/ Zandstraat en Zuid-Oostwal via parkeerterrein Martinushof
Procedures					
1	WRO	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
2	Wgh	Ja	Ja	Ja	Ja
3	Ww	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
4	Flora- en Faunawet	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
5	Wm	Ja, bij realisatie	Ja, bij realisatie	Ja, bij realisatie	Ja, bij realisatie
6	WBB	Ja, bij realisatie	Ja, bij realisatie	Ja, bij realisatie	Ja, bij realisatie
7	WWW onderdeel BABW	Ja Ja	Ja Ja	Ja Ja	Ja Nee
8	Awb	Ja	Ja	Ja	Ja
9	Inspraak-verordening	Ja	Ja	Ja	Ja
10	Klic-melding	Ja	Ja	Ja	Ja

5 KOSTENRAMING

In dit hoofdstuk is per maatregel een globale raming van de kosten opgenomen.

5.1 Uitgangspunten kostenraming uitvoeringskosten

De uitvoeringskosten zijn geraamd. Bij het ramen daarvan zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de basisraming: dit is een bedrag per m² verhard oppervlakte voor de vier verschillende ontwerpen afzonderlijk;
- de staartkosten van de aannemer, zijnde 20% boven op de basisraming, voor kosten aannemer voor onder meer directievoering en verkeersmaatregelen;
- de BTW van 19%;
- geen werkzaamheden aan de ondergrondse infrastructuur (zoals riolering, kabels, leidingen);
- een gelijktijdige uitvoering met relevante andere projecten, zoals aanleg parkeerterrein;
- geen werkzaamheden aan andere projecten, zoals plan "Op de Logte".

Opgemerkt wordt dat de totale investeringskosten hoger zijn dan de uitvoeringskosten. Dit omdat ook kosten gemaakt moeten worden voor onder meer voorbereiding, advies, toezicht en in deze schetsontwerpfase niet alle mogelijke risico's in een bedrag kunnen worden omgezet.

5.2 Openstellen van Weverstraat in twee richtingen voor gemotoriseerd verkeer

In totaal wordt ongeveer 1.770m² onder handen genomen. Op het eerste gedeelte vanaf de rotonde tot aan de gasleiding (ongeveer 1.000 m²) liggen de kosten hoger omdat vrij veel asfalt bij dient te komen en het profiel wordt verlegd. De kosten hiervoor bedragen grofweg € 70,- per m². Voor het overige gedeelte vanaf de gaskabel richting het centrum verandert er iets minder, waardoor de kosten per m² hier een stuk lager liggen, namelijk op €30,- / m². De basisraming van deze maatregel komt daarmee uit op € 93.100,-.

5.3 Openstellen van Spoorstraat/Zandstraat in twee richtingen voor gemotoriseerd verkeer

Voor het openstellen van de Spoorstraat/ Zandstraat wordt een vrij groot gebied aangepakt. Het totale gebied heeft een omvang van ongeveer 4.500 m². De kosten per m² zijn geraamd op € 50,-. De basisraming van deze maatregel wordt begroot op € 225.000,=

5.4 Autoluw maken van gedeelte Zandstraat tussen Zuid-Oostwal en de Brugstraat

Het autoluwe gebied is ongeveer 1.700 m² groot. De geraamde kosten per vierkante meter bedragen € 70,-. Dit is € 119.000,=. Verder dient het kruispunt Zandstraat-Brugstraat te worden omgebogen. Dit wordt geraamd op 1000 m² zijnde 70.000,=. De basisraming voor het autoluwe gebied komt uit op € 119.000,= plus € 70.000,- is € 189.000,-.

5.5 Realiseren van een doorsteek tussen Picardie/Zandstraat en Zuid-Oostwal via parkeerterrein Martinushof

In totaal wordt ongeveer 1000 m² onder handen genomen. Hier worden de kosten per vierkante meter geraamd op € 70,-. De basisraming voor het realiseren van de doorsteek komt uit op € 70.000,-.

5.6 Overzicht verwachte kosten

In tabel 5.1 is een globale inschatting gegeven van de uitvoeringskosten voor de vier schetsontwerpen. Daarbij is er van uitgegaan dat:

- kan worden aangesloten op andere projecten, die gelijktijdig worden uitgevoerd; anders ontstaan mogelijk extra kosten om tijdelijk goed te kunnen aansluiten op de bestaande situatie;
- dat de fundatie van de weg kan worden gehandhaafd en dat bij asfalt hooguit werkzaamheden aan de toplaag plaats vinden.

Tabel 5.1: Verwachte uitvoeringskosten per maatregel – prijspeil 2007

Maatregel	Basis- raming excl. BTW	Basisraming incl. staart - kosten aannemer excl. BTW	Verwachte uitvoerings- kosten incl. BTW
Het openstellen van de Weverstraat in twee richtingen voor gemotoriseerd verkeer	93.100,-	112.000,-	133.000,-
Het openstellen van de Spoorstraat/Zandstraat in twee richtingen voor gemotoriseerd verkeer	225.000,-	270.000,-	321.000,-
Het autoluw maken van het gedeelte van de zandstraat tussen de Zuid-Oostwal en de Brugstraat	189.000,-	227.000,-	270.000,-
Het realiseren van een doorsteek tussen de Picardie/Zandstraat en de Zuid-Oostwal via het Parkeerterrein Martinushof.	70.000,-	84.000,-	100.000,-
Totaal alle maatregelen			€ 824.000,-

De raming van de uitvoeringskosten is gebaseerd op een m² prijs van het verhard oppervlak. Niet opgenomen zijn:

- VAT-kosten (voorbereiding, advies en toezicht);
- kosten vergunningen en aanvullend onderzoek bij/voor procedures;
- kosten ondergrondse infrastructuur;
- kosten grondophoging;
- openbare verlichting, verkeersborden, bewegwijzering en straatmeubilair;
- milieukosten, zoals eventueel afvoer teerhoudend asfalt;
- eventuele geluidwering (verwachting is eerder in rapport gunstig genoemd, dus worden geen kosten verwacht);
- gemeentekosten.

BIJLAGE 1:

Tekening 001

[illegible]

Eerste Uitgave omschrijving	09. MEI 2007 datum	HPE HPE	HPE HPE	09. MEI 2007 datum
revisie	HPE HPE	HPE HPE	HPE HPE	HPE HPE
opdrachtgever	Gemeente Gennep	Verkeerscirculatiemaatregelen kern Gennep	Verkeerscirculatiemaatregelen kern Gennep	Verkeerscirculatiemaatregelen kern Gennep
omschrijving	Tweertcflingsverkeer Weverstraat bij rotonde	Tweertcflingsverkeer Weverstraat bij rotonde	Tweertcflingsverkeer Weverstraat bij rotonde	Tweertcflingsverkeer Weverstraat bij rotonde
formaat	A3	A3	A3	A3
schaal	1:500	1:500	1:500	1:500
fase	fase	fase	fase	fase
scheikontwerp	scheikontwerp	scheikontwerp	scheikontwerp	scheikontwerp
projectnummer	9S4208.A0	9S4208.A0	9S4208.A0	9S4208.A0
projectomschrijving	Verkeerscirculatiemaatregelen kern Gennep	Verkeerscirculatiemaatregelen kern Gennep	Verkeerscirculatiemaatregelen kern Gennep	Verkeerscirculatiemaatregelen kern Gennep
Bureau	Bureau	Bureau	Bureau	Bureau
Adres	Adres	Adres	Adres	Adres
Telefoon	Telefoon	Telefoon	Telefoon	Telefoon
Fax	Fax	Fax	Fax	Fax
E-mail	E-mail	E-mail	E-mail	E-mail
Internet	Internet	Internet	Internet	Internet
www	www	www	www	www
Logo	Logo	Logo	Logo	Logo

Legenda

- rijbaan, rijloper
- fietspad, fiets(suggestie)strook
- parkeervak
- trottoir
- groen
- indicatie toekomstige ruimtelijke ontwikkeling

BIJLAGE 2:

Tekening 002

BIJLAGE 3:
Tekening 003

	rijbaan, rijloper
	fietspad, fietsuggestie'strook
	parkeervak
	trotoir
	autoluwgebied
	indicatie toekomstige ruimtelijke ontwikkeling

revisie	omschrijving	MWVJ	HPE	HPE	09.MEI.2007
		collek.	receptr.	receptr.	datum
	Eerste Uilgave				

Gemeente Gennep	opdrachtgever
project	
Verkeerscirculatiemaatregelen kern Gennep	gemeenteraad
	wethouder
	burgemeester

omschrijving
Autoluw gebied Zandstraat, Zuidwal en Zuid-Oostwal
 BUREAU ZANDSTRAAT 35
 Postbus 151
 4300 AA Zandvoort
 +31 (0)20 335 62 84
 Telefoon
 +31 (0)20 335 95 68
 Fax
 info@zandvoort-zandvoort.com
 E-mail

ROYAL HAFKONING

formaat: A3	schaal: 1:500	fase: schetsontwerp	projectnummer: 9S4208.A0	tekeningnummer: / 003	Ministerie van Transport
----------------	------------------	------------------------	-----------------------------	--------------------------	--------------------------

Brugs-rat

BIJLAGE 4:

Tekening 004

LEI DP; VERKEERD

