



Ontwerpverantwoording Verdubbeling Bovenkerkerweg (DO)

Aanleiding, probleemstelling en proces tot nu toe

De Bovenkerkerweg is een van de belangrijkste invalswegen van Amstelveen en het belang van deze weg neemt toe door diverse stedelijke ontwikkelingen in de omgeving, zoals woningbouw in Legmeer en De Scheg en de ontwikkeling van Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid. Hoewel de drukte op de weg de afgelopen jaren wat is afgenomen tijdens de coronacrisis, is het wel duidelijk dat verdubbeling van de Bovenkerkerweg met het oog op een robuust wegennetwerk, het waarborgen van bereikbaarheid en verkeersveiligheid en het anticiperen op de diverse ontwikkellocaties de komende jaren noodzakelijk is. In de spitsen begint reeds weer filevorming op te treden en de kruising Bovenkerkerweg-Nesserlaan is ongeregeld en moeilijk oversteekbaar, terwijl er wel diverse maatschappelijke voorzieningen aan de westzijde gevestigd zijn.

Uit een verkeersstudie uit 2016 met het regionale verkeersmodel is gebleken dat de capaciteit van de Bovenkerkerweg te gering is en dat het noodzakelijk is deze te vergroten tot 2x2 rijstroken. De resultaten van deze studie worden onderschreven door Vervoerregio, Provincie, Uithoorn en ook door onze eigen gemeenteraad. In 2017 heeft de gemeenteraad een voorbereidingsbudget van € 50.000 beschikbaar gesteld om de verdubbeling verder uit te werken.

Met het project wil de gemeente het volgende bereiken:

- Uitbreiding van de capaciteit van de Bovenkerkerweg, tussen Willem Dreesweg en ongeveer 200 meter ten zuiden van de Burgemeester Wiegelweg
- Optimaliseren van de verkeersafwikkeling op de Bovenkerkerweg en verbeteren van de verkeersveiligheid op de kruispunten.
- Een goede inpassing in de omgeving.

In 2017 en 2018 is dit opgepakt. Dit heeft onder andere geresulteerd in een variantenstudie en een simulatie. Ook hebben diverse overleggen met externe stakeholders plaatsgevonden. Een studie van adviesbureau Vialis naar de netwerkregeling voor de gehele Bovenkerkerweg bevestigt dat verdubbelen van de Bovenkerkerweg de verkeersafwikkeling (in alle onderzochte varianten) substantieel verbetert.

Op 3 juli hebben burgemeester en wethouders een voorkeursvariant (1c) vastgesteld. Deze variant bevatte onder andere een afsluiting van het westelijk deel van de Nesserlaan door middel van een landbouwsluit. Verkeer van en naar Nes zou worden ontsloten via een nieuwe doorsteek tussen Nesserlaan en Gondel, waardoor dit verkeer een betere verbinding met de voorzieningen in Waardhuizen en Middenhoven en met de Beneluxbaan zou krijgen. Deze variant zou ook zorgen voor minder asfalt en meer groen op de Bovenkerkerweg. Tijdens de informatieavond die hierover is gehouden is gebleken dat er ondanks de voordelen erg veel weerstand tegen deze variant is. Mensen vrezen verkeersonveiligheid en overlast rond de Gondel en de Willem Dreesweg. Naar aanleiding van deze weerstand is het plan aangepast en is op 15 oktober 2019 door burgemeester en wethouders besloten om toch te kiezen voor een andere variant uit de variantenstudie, die ook goed zal functioneren, te weten variant 1b. In deze variant blijft de Nesserlaan aangesloten op de Bovenkerkerweg en komt er geen doorsteek naar de



Gondel. Voor deze variant is een voorlopig ontwerp met een ontwerpverkeersbesluit opgesteld. Dit ontwerpverkeersbesluit heeft ter inzage gelegen van 15 november tot en met 26 december 2019.

Het voorlopig ontwerp bestond in hoofdlijn uit de volgende maatregelen:

- verdubbelen naar 2x2 rijstroken op de Bovenkerkerweg tussen de Zagerij en ongeveer 200 meter ten zuiden van de Burgemeester Wiegelweg;
- aanbrengen van een verkeersregelinstallatie op het kruispunt met de Nesserlaan;
- aanpassen van de vormgeving van het kruispunt vanuit de Kegel, inclusief verplaatsen van de toegang tot het hotel;
- opheffen van de aansluiting van de ventweg langs de Bovenkerkerweg bij De Kegel;
- ontsluiten van de Hugo de Vriesweg via de westkant van de wijk, waarbij de fysieke afsluiting aan de kant van de ventweg Bovenkerkerweg zou worden geplaatst;
- ontsluiten van de ventweg Bovenkerkerweg aan de zuidkant via de Zilverschoonlaan;
- aanpassen van de vormgeving van het kruispunt vanuit de Nesserlaan;
- in gebruik nemen van het tweede linksafvak op de Burgemeester Wiegelweg;
- laten vervallen van de busstrook op de Burgemeester Wiegelweg;
- in overleg met de provincie Noord-Holland zorgen voor een zo lang mogelijk samenvoegvak ten zuiden van de Burgemeester Wiegelweg;
- aanbrengen van een vrije rechtsaffer van de Bovenkerkerweg naar de nieuwe parkeergarage bij het tenniscentrum achter het hotel (opwaarderen van de bouwweg aldaar);
- instellen van een netwerkregeling of groene golf voor de verkeersregelinstallaties op de Bovenkerkerweg tussen de Burgemeester Wiegelweg en de Zetterij en vice versa.

Tijdens de terinzagelegging zijn drie zienswijzen ingediend tegen het ontwerpverkeersbesluit, waarvan één namens 52 mensen. Er is ruim een jaar de tijd genomen om het verschil in standpunt tussen de namens velen ingediende zienswijze en de andere partij (Netjes Beheer) in goed overleg te overbruggen en zo veel mogelijk recht te doen aan ieders wensen en belangen. Dit proces heeft geleid tot een gewijzigd ontwerp dat op draagvlak van deze partijen kan rekenen.

De wijzigingen ten opzichte van het voorlopig ontwerp zijn:

- Er blijft een aansluiting voor autoverkeer tussen de ventweg en de aansluiting bij het NTC op de Bovenkerkerweg. De aansluiting wordt wel anders vormgegeven dan in de huidige situatie. Voor vrachtauto's is de nieuwe aansluiting niet geschikt. De bochten zijn daarvoor te krap en de aansluiting ligt te dicht bij de opstelvakken voor de verkeerslichten. Daarom wordt op deze gewijzigde aansluiting een verbod voor vrachtverkeer ingesteld. Door deze aanpassingen wordt ook de fietsverbinding tussen NTC en de nieuwe verkeerslichten aangepast. Het eerste deel van de ventweg wordt aangewezen en ingericht als fietsstraat.
- De fysieke afsluiting van de Hugo de Vriesweg wordt niet verplaatst richting de ventweg, maar blijft op de huidige locatie gehandhaafd.
- Een groot voordeel van deze aanpassingen is dat er geen toename van verkeer te verwachten is aan de westzijde van de wijk (Teunisbloemlaan e.o.) en dat de bewoners van de Hugo de Vriesweg, de ventweg en het nieuwe appartementen-gebouw een afdoende ontsluiting richting Beneluxbaan en verder en Middenhoven/Waardhuizen behouden.



In de tussentijd zijn ook de nodige technische onderzoeken verricht en is overeenstemming bereikt over de verwerving van de benodigde gronden. Uit de technische onderzoeken, onder andere naar de bodemgesteldheid en benodigde opbouw van de nieuwe weg, blijkt dat het onverstandig is om alleen een verbreding van de huidige weg te realiseren. Vanwege de slappe veenondergrond en de ongelijkmatige zettingen is het noodzakelijk de weg over de volle breedte opnieuw aan te leggen. Dit gaat scheurvorming, nieuwe verzakkingen en onveiligheid op zowel de korte als middellange en lange termijn het beste tegen. Dit vraagt om een hoger investeringsbedrag op de korte termijn, maar levert op de lange termijn kostenbesparingen op.

Tijdens het financieel onzekere begin van de coronacrisis in het voorjaar van 2020 was het niet opportuun om de gemeenteraad hier een beslissing over te laten nemen. Er is daarom besloten om de verdere voorbereiding van het werk wel voort te zetten, maar de uitvoering enkele jaren uit te stellen naar 2023. Op 7 juli 2021 is bij besluitvorming over het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie en de Perspectiefnota 2022 besloten om eenmalig extra budget beschikbaar te stellen voor de Bovenkerkerweg. Samen met een nog nader te bepalen financiële bijdrage van de Vervoerregio wordt daarom verwacht dat het project financieel haalbaar is.

De verschillende onderdelen van het definitief ontwerp worden in het vervolg van deze notitie beschreven en verantwoord.

Verdubbeling Bovenkerkerweg

Als basis wordt de Bovenkerkerweg verdubbeld naar 2x2. Dat dit nodig is, was al de conclusie uit de studie van 2016 en is al door de betrokken overheden onderschreven. Daarmee stond de verdubbeling tijdens de variantenstudie niet meer ter discussie. De verdubbeling loopt aan de zuidzijde naar verwachting tot zo'n 200 meter ten zuiden van de Burgemeester Wiegelweg. De beschikbare ruimte op gemeentelijk grondgebied voor deze samenvoegstrook in zuidelijke richting is met circa 100 meter zeer krap. Een verlenging tot 200 meter is met de Provincie Noord-Holland besproken. De provincie staat hier positief tegenover.

De kruispunten met de Nesserlaan en de Burgemeester Wiegelweg krijgen twee rechte doorstroken per richting op de Bovenkerkerweg. Ten zuiden van de Burgemeester Wiegelweg voegen deze weer samen naar één rijstrook. Bij een samenvoegstrook van 200 meter is geen terugslag te verwachten naar het kruispunt met de Burgemeester Wiegelweg. Uit verkeersmodelonderzoek en simulaties is gebleken dat de capaciteit van het provinciale wegvak ten zuiden daarvan met 2x1 voorlopig voldoende is. Op de lange termijn, bij de geplande grootschalige woningbouw op bedrijventerrein Legmeer en elders in de regio, wordt ook hier capaciteitsvergroting op een gegeven moment wenselijk. Dit wordt nu niet meegenomen in het project. Door de verdubbeling komt de rijbaan iets dichterbij de woningen Bovenkerkerweg 95A t/m P te liggen. De geluidsbelasting neemt echter niet significant toe en er is geen sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder.

Burgemeester Wiegelweg

De tweede linksafstrook vanuit de Burgemeester Wiegelweg wordt in gebruik genomen. De busstrook wordt verwijderd. Met twee linksafstroken is er meer dan voldoende afrijcapaciteit. Indien er bussen gebruik maken van de Burgemeester Wiegelweg kan de



bus prioriteit aanvragen en snel de Bovenkerkerweg op rijden. Het opheffen van de busstrook scheelt daarnaast oversteektijd voor langzaam verkeer, dat dan maar drie in plaats van vier rijstroken hoeft over te steken. Dit versnelt de regeling. Langs de zuidzijde van de Burgemeester Wiegelweg leggen we een trottoir aan tussen de bushalte en de Korenbloemlaan.

Kruispunt Bovenkerkerweg-Nesserlaan

Door de verdubbeling is een nieuwe verkeersregeling nodig op de kruising met de Nesserlaan. Met 2x2 is het niet veilig om deze als ongeregelde voorrangskruising te laten voortbestaan. Hiertoe zijn vier hoofdvarianten beschouwd, waarvan alleen variant 1 realistisch blijkt:

1. verkeersregelininstallatie
2. enkelstrooksrotonde
3. turborotonde
4. fietstunnel

Als hoofdvariant is gekozen voor een verkeersregelininstallatie (VRI) op de kruising met de Nesserlaan, om het verkeer veilig af te wikkelen en te laten oversteken. De alternatieven voor een VRI zijn namelijk niet geschikt ter plaatse:

- een gewone enkelstrooksrotonde past niet bij een 2x2 weg en heeft te weinig capaciteit.
- een turborotonde is erg lastig inpasbaar, kost verhoudingsgewijs veel geld en zou ofwel gecombineerd moeten worden met een tunnel voor langzaam verkeer ofwel (indien gelijkvloers) nog steeds zorgen voor een moeilijke oversteekbaarheid; bovendien is de verdeling van het verkeer erg onevenwichtig; verreweg het meeste verkeer op dit kruispunt rijdt rechtdoor op de Bovenkerkerweg.
- voor een fietstunnel (Nesserlaan – De Kegel) is het aanbod van langzaam verkeer te beperkt: ongeveer 50 fietsers en 15 voetgangers in de spits. Gezien de noodzakelijke hellingen is een fietstunnel nauwelijks inpasbaar en is (veel) grondaankoop nodig; fietsers die vanaf de Bovenkerkerweg de tunnel willen bereiken en vice versa moeten dan een behoorlijke lus maken en dat zorgt voor omrijbewegingen en te overbruggen hellingen; dit is voor de fietsers niet per se beter dan oversteken via verkeerslichten.

Met de eigenaar van de grond aan de noordzijde van de Nesserlaan (nr. 2/2a) is een grondruil overeengekomen (voor een stukje braak liggende gemeentegrond aan de noordzijde van zijn perceel). Dit is nodig om de fietsvoorzieningen en de opstelruimte voor de nieuwe verkeerslichten aan te leggen. Met de eigenaar van Bovenkerkerweg 86 is overeenstemming bereikt over de aankoop van een stukje grond. Met de eigenaar/pachter ertussen in (Nesserlaan 1) is de pachtovereenkomst gewijzigd voor een kleine wigvormig stukje grond.

Ontsluiting Hugo de Vriesweg, ventweg Bovenkerkerweg en hotel

Om verkeerslichten te kunnen plaatsen én te zorgen voor een efficiënte verkeersafwikkeling is het aanleggen van meerdere opstelvakken en detectielussen noodzakelijk. Daardoor kunnen de woningen aan de Hugo de Vriesweg en de ventweg Bovenkerkerweg niet meer op de huidige manier ontsloten worden via de aansluiting bij de Kegel. Hoewel de aansluiting in eerste instantie alleen nog voor fietsers zou worden gehandhaafd, is op basis van de ingediende zienswijzen en uitgebreid overleg tussen de bewoners en Netjes Beheer (eigenaar van het terrein bij De Kegel en het NTC) een



acceptabele oplossing gevonden om de ventweg voor autoverkeer aangesloten te houden op de kruising Bovenkerkerweg-Nesserlaan. Het in- en uitrijden van vrachtverkeer is via de nieuwe verlegde toegangsweg naar de ventweg niet meer mogelijk. Bestemmingsvrachtverkeer kan de ventweg straks via de Zilverschoonlaan bereiken. De fietsroute tussen NTC/De Kegel en de verkeerslichtenoversteek over de Bovenkerkerweg valt met het nieuwe ontwerp samen met de entree van de ventweg. Deze entree wordt daarom vormgegeven als fietsstraat, waar auto's van en naar de ventweg te gast zijn.

Door deze maatregelen blijven de bewoners van de ventweg en van de Hugo de Vriesweg een afdoende ontsluiting richting Middenhoven/Waardhuizen/Nes en richting Beneluxbaan en verder houden en krijgt de westkant van de buurt (Teunisbloemlaan e.o.) geen extra verkeer te verwerken.

De aansluiting van het parkeerterrein bij Grand Hotel Amstelveen kan eveneens niet op de huidige locatie gehandhaafd blijven. Deze wordt naar het westen verlegd. Hierover is reeds overeenstemming bereikt met de eigenaar.

Groene golven

Een extra verkeersregelininstallatie (VRI) op de Bovenkerkerweg zou een extra obstakel kunnen zijn voor een vlotte doorstroming. Daarom is onderzocht wat het effect hiervan is ten opzichte van de huidige situatie. Uit dit onderzoek blijkt dat de nieuwe situatie ondanks de extra VRI zorgt voor een substantieel betere doorstroming. Wel is het aan te bevelen om een goede netwerkregeling met groene golven in te stellen en een voldoende flexibele inrichting te maken met aparte opstelvakken. Uit de studie blijkt dat dit mogelijk is en dat een netwerkregeling leidt tot veel minder voertuigverliesuren, veel minder stops en minder milieubelasting. Voor bewoners rond het kruispunt Bovenkerkerweg-Burgemeester Wiegelweg is dit gunstig, omdat er naar verwachting veel minder files zullen staan rond dit kruispunt en het verkeer gelijkmatiger doorstroomt. Dat is gunstig voor de luchtkwaliteit.

Het verkeer stelt zich dan op twee rijstroken op ten zuiden van de Wiegelweg, ten noorden van de Zetterij/Beneluxbaan en op de oostpoot van de Bovenkerkerweg/Beneluxbaan en kan vervolgens in één groene golf het einde van de streng bereiken. In beide richtingen zijn dus groene golven mogelijk. Het verkeer op de zijwegen heeft hier (uiteraard) beperkt last van, maar het verkeer op de hoofdrichtingen profiteert optimaal. Het verder uitwerken en optimaliseren van de netwerkregeling vindt in een later stadium plaats. We zoeken daarbij naar een optimum tussen vlotte gekoppelde doorstroming op de hoofdrichtingen en voldoende mogelijkheden voor bussen, fietsers, voetgangers en auto's op de zijrichtingen om tussentijds ook de kruisingen te passeren.

Varianten ontsluiting Nesserlaan

Voor de aansluiting van de Nesserlaan met een VRI zijn in het voortraject drie varianten onderzocht:

- 1a. drie opstelvakken (een aparte voor linksaf, rechtdoor en rechtsaf)
- 1b. twee opstelvakken (een gecombineerde voor linksaf én rechtdoor en een aparte voor rechtsaf);
- 1c. één opstelvak (voor linksaf, rechtdoor én rechtsaf) in combinatie met twee sluizen voor landbouwvoertuigen ten oosten van de twee perceelaansluitingen en ten



westen van een nieuwe ontsluiting tussen het oostelijk deel van de Nesserlaan en de Gondel.

Uit de simulatieberekeningen van adviesbureau Vialis blijken de varianten met drie en met twee opstelvakken niet substantieel te verschillen qua verkeersafwikkeling. Gezien het ruimtebeslag geniet dan de variant met twee opstelvakken de voorkeur.

De verschillen tussen variant 1b en 1c worden hieronder aangegeven:

- In variant 1c wordt het westelijk deel van de Nesserlaan geknipt en komt er een nieuwe verbinding tussen Nesserlaan en Gondel. Verkeer tussen Nes aan de Amstel en Amstelveen/Amsterdam kan via de route Nesserlaan-Gondel-Beneluxbaan rijden. Ten opzichte van de huidige route Nesserlaan-Bovenkerkerweg-noord maakt dit nauwelijks verschil, maar men kan wel eenvoudiger van/naar het noorden via de opgewaardeerde Beneluxbaan. Bovendien worden het winkelcentrum en de voorzieningen in Middenhoven beter bereikbaar vanuit Nes. In variant 1b komt deze doorsteek er niet en blijft de Nesserlaan aangesloten op de Bovenkerkerweg.
- Verkeer tussen Nes aan de Amstel en de voorzieningen bij de Kegel/NTC enerzijds en Westwijk anderzijds zal in variant 1c moeten omrijden via de Willem Dreesweg. In variant 1b blijven de verkeersstromen vergelijkbaar met nu.
- De route Nesserlaan-Amstedijk wordt in variant 1c voor sluipverkeer tussen N201 en Langerhuize/Amsterdam niet meer interessant. In 1b blijft dit mogelijk. Aan de andere kant ontstaat er een nieuwe route Gondel-Nesserlaan-Nes. Per saldo neemt het verkeer op de Nesserlaan af in variant 1c.
- Er is in variant 1c minder asfalt nodig op de Bovenkerkerweg. Een linksafvak vanaf het noorden, een rechtsafvak vanuit het zuiden en een rechtdoorvak vanuit de Kegel zijn namelijk niet meer nodig en deze ruimte kan groen worden ingevuld. Voor deze variant is bovendien minder grondaankoop nodig.
- Keerzijde van variant 1c is dat de route via de Gondel en de Willem Dreesweg wat drukker zal worden. De route via de Gondel loopt over 50 km/uur-wegen met vrijliggende fietspaden en de woningen liggen vrij ver van de weg af. Deze wegen kunnen een lichte groei van het verkeer prima verwerken, maar een toename van het verkeer hier leidt tot veel bezwaren vanuit de wijk. Er steken onder andere schoolgaande kinderen over op diverse plekken.

Een variant met één opstelvak op de Nesserlaan maar zonder landbouwsluiting is niet wenselijk. Deze variant zal niet zorgen voor een efficiënte verkeersafwikkeling op de kruising. Telkens als er een voertuig vanaf de Nesserlaan rechtsaf wil slaan, moet dan immers het gehele kruispunt worden stilgezet, terwijl dat bij twee opstelvakken niet nodig is. Rechtsafverkeer vanaf de Nesserlaan kan dan gelijktijdig groen krijgen met allerlei andere rijrichtingen, zoals noord-zuidverkeer op de Bovenkerkerweg, overstekend langzaam verkeer of verkeer dat vanaf de Kegel rechtdoor of rechtsaf wil.

Op 3 juli 2019 hebben burgemeester en wethouders in eerste instantie hun voorkeur uitgesproken voor variant 1c. De voordelen van deze variant zijn:

- de beste verkeersafwikkeling op het kruispunt Nesserlaan-Bovenkerkerweg
- vermindering van sluipverkeer op de Nesserlaan
- een aantrekkelijker fietsroute en woonomgeving op het westelijk deel van de Nesserlaan; dit is ook bevorderlijk voor flora en fauna in de ecologische hoofdzone langs de Nesserlaan



- een goede verbinding tussen Nes en Waardhuizen-Middenhoven en verder naar de Beneluxbaan
- een betere bereikbaarheid van de voorzieningen in Middenhoven vanuit Nes
- de beste inpassing van de Nesserlaan bij het kruispunt, het meeste groenoppervlak, het minste extra asfalt en de minste grondaankoop

Tijdens de druk bezochte informatieavond op 12 september 2019 is echter gebleken dat er bijzonder weinig draagvlak voor deze variant is bij bewoners van Nes, Waardhuizen en Middenhoven. Bewoners maken zich grote zorgen over de oversteekbaarheid van en de verkeersveiligheid op de Gondel en de Willem Dreesweg en over toename van verkeers- en geluidsoverlast. Ook maakte men zich zorgen over toename van sluipverkeer, ook al geven de verkeersmodellen andere uitkomsten. Ten slotte wil men ook gebruik kunnen blijven maken van de Nesserlaan om naar de voorzieningen rond de Kegel en naar Westwijk te kunnen rijden.

Daarom hebben burgemeester en wethouders eind 2019 gekozen voor variant 1b. Deze variant scoort op een aantal aspecten wat minder dan variant 1c, maar zorgt eveneens voor een goede én veilige verkeersafwikkeling op de Bovenkerkerweg. Ook blijft het mogelijk om in variant 1b het verkeer door middel van groene golven en een netwerkregeling soepel over de Bovenkerkerweg te geleiden. Tijdens de tervisielegging van het ontwerpverkeersbesluit zijn geen zienswijzen ingediend tegen de keuze voor variant 1b ten opzichte van 1c.

Bouwweg ten noorden van het hotel

Deze bouwweg wordt een volledige weg in verband met de nieuwe parkeergarage achter het hotel. Deze parkeergarage trekt bezoekers voor met name het nationaal tenniscentrum. Met een verbeterde invoegstrook wordt deze weg vanuit het noorden alleen rechts-in bereikbaar. Rechts-uit levert potentieel gevaarlijke situaties. Een invoeger zo kort voor een VRI is vanuit veiligheid en doorstroming af te raden. Er zou een situatie kunnen optreden dat een voertuig over drie stroken weeft. Ook een u-bocht (om toch naar het noorden te kunnen) moet niet worden uitgesloten. Tenslotte gaat ter plaatse schaars groen verloren.

Gevolgen voor het groen

In beide varianten moeten enkele tientallen bomen plaats maken voor de wegaanpassingen. Het overgrote deel daarvan zijn kleine iepen die enkele jaren geleden tijdelijk geplant zijn, aangezien de planning van de verdubbeling van de Bovenkerkerweg nog onzeker was. Deze bomen zijn verplantbaar. In de verdere planuitwerking wordt gekeken of er geschikte alternatieve locaties voor deze bomen te vinden zijn. Voor de aanpassing van het parkeerterrein bij het hotel zullen naar verwachting enkele wat grotere bomen moeten worden gekapt. Door de herinrichting ontstaat er ook weer ruimte voor een groot nieuw groenvak. Op de Nesserlaan moeten twee populieren worden gekapt, evenals in de middenberm van de Bovenkerkerweg. Uit boomveiligheidscontroles is al wel gebleken dat de oudere bomen langs de Bovenkerkerweg in matige conditie verkeren.

De verdubbeling naar 2x2 rijstroken betekent verder uiteraard voor de wegvakken die nu 2x1 zijn een uitbreiding van het asfalt. Op het deel tussen de Nesserlaan en de Burgemeester Wiegelweg is de inpassing het lastigste, doordat hier op het smalste deel



een verhoogd groenvak ligt. Op dit wegvak leggen we zo mogelijk wel een groene middenberm aan. Daarmee is ook het perceel aan de oostkant van de weg veilig aan te sluiten. Op de Burgemeester Wiegelweg is juist ruimte voor wat extra groen, nu de busstrook komt te vervallen. Hoeveel bomen er daadwerkelijk verplant of gekapt moeten worden, wordt pas duidelijk in de bestekfase van het project.

Risico's

Het belangrijkste risico dat op dit moment gezien wordt is een ongunstige markt: drukte bij aannemers, hoge prijzen voor grondstoffen en leveringsproblemen. Een ongunstige markt kan zorgen voor hogere kosten. Daarnaast is het verleggen van kabels en leidingen een risico voor de planning. De capaciteit bij nutsbedrijven is beperkt en ook zij hebben te maken met een lastige markt qua materialen en personeel.

Kosten en financiering

Voor de nu verwachte kosten is de dekking geregeld via het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte. De kostenraming is niet openbaar in verband met de nog te voeren aanbestedingsprocedure. De Vervoerregio heeft aangegeven mogelijkheden te zien voor een nader te bepalen financiële bijdrage. Na het vaststellen van het ontwerp door B&W zal een aanvraag worden ingediend bij de Vervoerregio om een bijdrage te verkrijgen.

In het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (onderdeel van de perspectiefnota) is de dekking opgenomen. Hierbij is rekening gehouden met bijdragen uit de reserve verkeer, de reserve verkeersregelinstallaties en de reserve wegen. In de afgelopen jaren zijn reeds bijdragen in deze reserve gestort als aanvulling van het projectbudget, onder andere vanuit de grondexploitatie van Westwijk-zuidoost en in het kader van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie.

De financiering verloopt grotendeels via de egalisatiereserve verkeersmaatregelen. Dit is gebruikelijk voor verkeersprojecten die meerdere jaren duren. De nader te bepalen bijdrage van de Vervoerregio zal ook in deze reserve worden gestort. De raad zal via de P&C-cyclus geïnformeerd worden over de voortgang van het project en de financiële stand van zaken, via het MPP Buitenruimte.