

Extern uitnodigen :
Raadsvergadering : 4 maart 2014
Agendapunt : (A / B stuk)
Onderwerp : Inrichting en overname Koningin Wilhelminalaan
Portefeuillehouder : R. Martens / R. Jager
Afdeling/team : Leefomgeving
Adviseur : J.J. Zwier
Registratienummer : 13/13795

Beslispunten:

- A. Instemmen met het concept inrichtingsontwerp en dit bespreken met de bewoners van het gebied.
- B. Idem met de overname van de Koningin Wilhelminalaan.
- C. Instemmen met de toename van verschillende begrotingsposten betrekking hebbende op onderhoud wegen, bermen, sloten en bomen, ter grootte van € 31.050 op jaarbasis, ingaande 2015.
- D. Instemmen met het afwijken van de in het GVVP opgenomen bepaling dat alle wegen buiten de bebouwde kom die breder zijn dan 4,5 meter een kantmarkering moeten hebben. Idem van de bepaling dat een erftoegangsweg wordt uitgevoerd in klinkerverharding en er sprake is van gelijkwaardige kruisingen.

Raadsvoorstel

1. Inleiding

De Maatschappij van Weldadigheid heeft in 2005, samen met de provincie Drenthe en de gemeente Westerveld, het initiatief genomen voor de ontwikkeling van een visie voor het behoud en ontwikkeling van het bezit van de Maatschappij.

De in juni 2005 gepresenteerde gebiedsvisie “Maatschappij van Weldadigheid, een monument in beweging” gaf daartoe een aantal mogelijkheden. In essentie werd gesproken over het herstel van het casco door herstel van het landschap, het wegen- en lanenpatroon evenals de bebouwing.

De gebiedsvisie is in 2006 nader uitgewerkt in een Uitvoeringsplan.

De Stuurgroep heeft op 24 januari 2007 besloten in te stemmen met de inhoud van het Uitvoeringsplan als integraal streefbeeld gericht op de Belvédèredoelstelling “Behoud door ontwikkeling”.

In het Uitvoeringsplan zijn maatregelen genoemd die moeten leiden tot herstel en verbetering van het casco. Eén van de voorgestelde maatregelen was het terugbouwen van koloniewoningen.

Dit onderdeel zou tevens een belangrijke financiële drager zijn voor de realisering van de niet rendabele onderdelen van het Belvédèreproject.

Een speciaal ingestelde werkgroep heeft geadviseerd over de locaties waarop nieuwe koloniewoningen kunnen worden gebouwd. In totaliteit ging het om 68 locaties. De Stuurgroep heeft op 8 oktober 2008 conform dit advies besloten.

Dit besluit is, wat 62 locaties betreft, verwerkt in het in januari 2011 vastgestelde bestemmingsplan “beschermd dorpsgezicht Frederiksoord-Wilhelminaoord”.

Uit hoofdstuk 6.7 van de toelichting van het bestemmingsplan Beschermd blijkt, dat 7 van de aan de Koningin Wilhelminalaan te bouwen koloniewoningen een te hoge geluidsbelasting hebben. Dit kon niet opgelost worden door het voeren van een procedure hogere grenswaarde.

Het terugrooien van de woningen is uit cultuurhistorisch oogpunt geen optie.

Het niet bouwen evenmin.

De Koningin Wilhelminalaan is een zogenaamd hoofdlint. Als daaraan niet gebouwd wordt en aan de zijlinten wel dan wordt de beoogde structuur en evenwichtigheid doorbroken. Dat kan niet de bedoeling zijn. Bovendien vervalt dan deels een belangrijke structurele kostendrager.

De bouw van die 7 koloniewoningen kan alleen mogelijk gemaakt worden door de geluidcontour van de weg te verkleinen. Dit kan door de maximum snelheid, van die weggedeeltes waarop momenteel 80km per uur mag worden gereden, te verlagen naar 60km per uur.

De N353, gedeelte Frederiksoord-Friese grens, is momenteel in eigendom en beheer van de provincie Overleg tussen provincie en gemeente heeft geresulteerd in de afspraak, dat de provincie de herinrichting financiert en uitvoert en de gemeente de weg, inclusief het fietspad, overneemt.

De 3 partijen hebben de afgelopen maanden gewerkt aan een plan voor de herinrichting. Uitgangspunt daarbij was hetgeen de Stuurgroep Erfgoed Westerbeeksloot in 2011 in het geactualiseerde Uitvoeringsplan over de Koningin Wilhelminalaan heeft bepaald. Dit was het volgende:

De Koningin Wilhelminalaan is in de afgelopen jaren uit oogpunt van verkeersveiligheid op onderdelen gereconstrueerd. Tevens is door de provincie op veel plaatsen de laanbeplanting hersteld. Provincie, gemeente en Maatschappij van Weldadigheid zijn het er echter met elkaar over eens dat de inrichting van de weg niet voldoet aan het gewenste beeld van het beschermde dorpsgezicht. Tevens is het nodig om ter reductie van de geluidsproductie de snelheid te beperken tot 60 km/uur. In gezamenlijk overleg zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- *zo weinig mogelijk verlichting plaatsen;*
- *zicht creëren op dwarswegen en overige (historische) elementen langs de weg (ondermeer woningen) door middel van bijvoorbeeld doorkijken;*
- *waar nodig het verwijderen van ondergroei / onderbeplanting, hiermee wordt aangesloten bij het reeds lopende Belvédèreproject;*
- *aansluitingen van woningen op de weg moeten herkenbaar zijn, hiermee wordt eveneens snelheidsverlaging op de weg beoogd;*
- *over de volle lengte van de weg is het terugbrengen van de klinkerverharding wenselijk; indien dit niet mogelijk is dan tenminste een rijloper in afwijkende kleur;*
- *de weg houdt min of meer de huidige breedte in verband met de busroute;*
- *de weg krijgt over het gehele traject een snelheidsregiem van 60 km/uur*
- *nog op enkele plaatsen het herstel van de oorspronkelijke laanbeplanting.*

Als bijzondere elementen zijn genoemd:

- *het zichtbaar maken van de Vaart tussen Wilhelminaoord en de Friese grens;*
- *het herstel van de oorspronkelijke bruggen bij de woningen achter de Vaart;*
- *het herkenbaar maken van de zwaairom en de plaats van de oorspronkelijke brug bij Wilhelminaoord en de brug die daar oorspronkelijk lag;*
- *het verbeteren van de parallelweg aan de andere zijde van de vaart door de Maatschappij van Weldadigheid*

Omdat de N353 voor de verbinding zorgt met Noordwolde-Zuid en het gebied ten noorden van de Oost-en Westvierdeparten ook van belang is voor het Unesco Werelderfgoed nominatiedossier hebben ook vertegenwoordigers van de gemeente Weststellingwerf en de provincie Fryslân aan het overleg deelgenomen.

De overlegpartners waren het er over eens dat de herinrichting van de Koningin Wilhelminalaan, inclusief het deel in Friesland, op zich goede mogelijkheden geeft om bij het inrijden van dit unieke gebied de bijzondere landschapsgeschiedenis te benadrukken. Naast cultuurhistorie zijn echter van belang verkeers(veiligheids)-aspecten, civiele techniek, beschikbare financiële middelen en beheers- en onderhoudskosten.

Bij punt 4 wordt daarop nader ingegaan.

2. Gevraagde beslissing (advies)

- A. Instemmen met het concept inrichtingsontwerp en dit bespreken met de bewoners van het gebied.
- B. Idem met de overname van de Koningin Wilhelminalaan.
- C. Instemmen met de toename van verschillende begrotingsposten betrekking hebbende op onderhoud wegen, bermen, sloten en bomen, ter grootte van € 31.050 op jaarbasis, ingaande 2015
- D. Instemmen met het afwijken van de in het GVV opgenomen bepaling dat alle wegen buiten de bebouwde kom die breder zijn dan 4,5 meter een kantmarkering moeten hebben. Idem van de bepaling dat een erftoegangsweg wordt uitgevoerd in klinkerverharding en er sprake is van gelijkwaardige kruisingen.

3. Beoogd effect

Het primaire doel is de bouw van 7 koloniewoningen mogelijk te maken.

Het herinrichten van de Koningin Wilhelminalaan en nadien overnemen van de weg, inclusief fietspad. Er treedt nog een (neven)effect op.

Na realisatie van het voorgestelde ontwerp worden de bezoekers van het gebied en gebruikers van de Koningin Wilhelminalaan zich ervan bewust dat ze een uniek, bijzonder en afwijkend deel van de gemeente Westerveld binnen rijden. De beoogde inrichting, in combinatie met de voorgestelde reconstructie van cultuurhistorisch waardevolle objecten (de verdwenen brug ter hoogte van de Boergrub, de gedeeltelijke reconstructie van de Westerbeekslot) en het opnieuw beplanten/aanvullen van de laanbeplanting langs de weg, zal dat teweeg brengen.

4. Argumenten

Dit onderdeel wordt gesplitst in:

- A. het herinrichten van de weg;
- B. het overnemen van de weg door de gemeente Westerveld.

Ad. A. Het herinrichten van de weg.

Bij punt 1 is reeds vermeld, dat een aantal aspecten van belang is. Deze zijn:

- a. Cultuurhistorie;
- b. Civiele techniek;
- c. Geluid;
- d. Verkeersveiligheid;
- e. Doorstroming.

In de werkgroep, die tot taak had te komen met een concreet herinrichtingsvoorstel, zijn de aspecten uitvoering aan de orde geweest en vervolgens gewikt en gewogen.

De werkgroep heeft zich, gelet op de van belang zijnde cultuurhistorische thema's, laten adviseren door stichting Libau. De meest belangrijke conclusies/aanbevelingen zijn in het eindadvies opgesomd. Het rapport van Libau is bij de stukken gevoegd.

Kortheidshalve wordt in deze verwezen naar bijgevoegd eind advies/voorstel. In het kort komt het wat de Wilhelminalaan betreft op het volgende neer. Asfaltweg van 5,5 meter breed, exclusief een klinkerprint (0,5m) aan weerskanten van de weg. Geen belijning. Geen plateaus. Voorrangsregeling blijft in tact.

In aanvulling op hetgeen in het eindadvies/voorstel over verkeer-verkeersveiligheid is geschreven wordt (in willekeurige volgorde) nog het volgende opgemerkt.

Gemeentelijk beleid.

In dat verband zijn van belang het principe van overnemen van wegen en het GVVP.

In verband met toename van onderhoudskosten worden in principe geen wegen overgenomen. Eerder wordt gestreefd naar het afstoten van wegen. Het overnemen van de Koningin Wilhelminalaan wijkt dus af van het gemeentelijk beleid. Daarvoor zijn echter goede redenen. Namelijk de bouw van koloniewoningen ter versterking van de ruimtelijke structuur, het uitvoering geven aan het Uitvoeringsplan, het genereren van een financiële drager en de belevingswaarde van het unieke gebied.

In het GVVP is bepaald, dat alle wegen in 2015, in het kader van Duurzaam Veilig, o.a. moeten voldoen aan de EHK richtlijnen (Essentiële herkenbaarheidskenmerken volgens CROW). Dit betekent, dat de gemeentelijke asfaltwegen buiten de bebouwde kom die breder zijn dan 4,5 meter in dat jaar allemaal kantmarkering moeten hebben.

Van de niet vrijblijvende CROW richtlijnen mag met een goede argumentatie worden afgeweken. De redenen om af te wijken zijn de volgende.

1. Kantmarkering op klinkerwegen is niet nodig. In de Wilhelminalaan komen echter geen klinkers te liggen. Dit is te duur en de combinatie van klinkerverharding met 60 km/uur voldoet niet aan de wettelijke geluidsnormen.
2. De Wilhelminalaan kan niet worden vergeleken met andere asfaltwegen in de gemeente Westerveld die buiten de bebouwde kom liggen en die breder zijn dan 4,5 meter. De weg ligt in een zeer bijzonder gebied. Dit blijkt overduidelijk uit de eerder genoemde rapportage van Libau. Van een standaardbenadering mag geen sprake zijn.
3. De voorgestelde printmarkering van 0,50m aan weerszijden van de weg kan niet worden gezien als kantmarkering omdat het niet overeenkomt met de richtlijn/definitie in de CROW. Het gaat echter om het effect. Een kantmarkering doet de weg smaller lijken. Dat doet de printmarkering echter ook. Het effect zal nagenoeg hetzelfde zijn.

Wijzigen van de status van de weg.

De status van de weg wijzigt, ondanks het feit dat het de meest belangrijke weg is tussen Frederiksoord en Noordwolde en het de kern Wilhelminaord ontsluit, van gebiedsontsluitingsweg in erftoegangsweg. Asfaltverharding past in principe niet in het beeld van een erftoegangsweg omdat dit de suggestie geeft dat het een weg met een verkeersfunctie betreft. Dit beeld wordt door de lange rechtstand en breedte versterkt. Bovendien maakt een busverbinding van de weg gebruik.

Asfalt op een erftoegangsweg zorgt in principe voor een verkeerde uitstraling en werkt ongewenst rijgedrag, in de vorm van te hard rijden, in de hand. De CROW richtlijn geeft daarom de voorkeur erftoegangswegen uit te voeren in klinkerverharding of asfalt in klinkerprint. Ook daarvan kan gemotiveerd worden afgeweken. De reden is al gegeven. Het uitvoeren in klinkerverharding is te duur en er kan niet aan de geluidnorm worden voldaan.

Eenduidigheid versus plateaus e.d.

Uit cultuurhistorisch oogpunt moet de Wilhelminalaan eenduidig worden uitgevoerd. Dit betekent dat waar andere (zij)wegen op de Wilhelminalaan uitkomen asverspringingen/plateaus/contrasterende verharding niet kunnen.

Een lange en rechte asfaltweg zonder obstakels en met een voorrangsregel nodigt uit tot hard rijden.

Klachten van omwonenden over te hoge snelheden zijn niet uit te sluiten.

Er is dus een duidelijk spanningsveld tussen de belangen van cultuurhistorie en verkeersveiligheid.

Enerzijds kan dat spanningsveld volledig worden toegeschreven aan het gedrag van de weggebruiker.

Anderzijds is het de taak van de wegbeheerder de weg zodanig in te richten dat het beoogde verkeersgedrag wordt bereikt.

De verkeersveiligheid op zich is niet in het geding. Wel het gewenste gedrag van de weggebruiker.

Daarom wordt geadviseerd de belangen van cultuurhistorie te laten prevaleren.

Vorrangsmaatregel.

Voorgesteld wordt de voorrang die nu geldt voor het verkeer op de Wilhelminalaan niet te wijzigen.

Daarmee wordt van het beleid afgeweken. Gemeentelijk beleid is dat erftoegangswegen buiten de bebouwde kom worden ingericht als 60 km/uur wegen met zoveel mogelijk gelijkwaardige kruispunten.

Omdat vanuit cultuurhistorie fysieke snelheidsremmende maatregelen niet aan te bevelen zijn is het in stand houden van de Wilhelminalaan als voorrangsweg de meest veilige optie. Nadeel van dit voorstel is de kans op het overschrijden van de maximum snelheid.

Verkeersbesluit(en).

De provincie dient vooraf aan de feitelijke overdracht een verkeersbesluit te nemen tot aanpassing van de maximumsnelheid. Dit is een openbare procedure (ontwerp-besluit ter inzage leggen+kunnen indienen reactie door belanghebbenden).

Voor het uitvoeren van het verkeersbesluit moet er, met het oog op de handhaving, advies zijn gevraagd van de politie. Dit advies is niet bindend. Normaliter handhaaft de politie alleen wanneer de weg qua status de juiste uitstraling heeft.

Beheers- en onderhoudskosten.

Van belang is het beheer en onderhoud van de weg en het fietspad, inclusief de openbare ruimte.

Weg.

Door de overname van de weg wordt het gemeentelijk wegenareaal uitgebreid. Dit betekent na de overname een toename van de wegenonderhoudskosten. Het gaat in het geval van een asfaltweg om ongeveer € 1,00 per m² per jaar.

Voor de Wilhelminalaan betekent dit ca. $(3500 \times 6 =) 21000 \text{ m}^2 \times € 1,00 = € 21.000$ op jaarbasis.

Hierbij is rekening gehouden met het vastgesteld KOR.

Hoewel de eerstkomende jaren na overname minder onderhoud nodig zal zijn, dient deze toename van de onderhoudskosten wel in de jaarlijkse begroting te worden opgenomen.

Fietspad.

Tevens zal bij overname van de weg het aanliggende betonfietspad over dezelfde lengte als de weg in beheer en eigendom van de gemeente komen. Ook hiervoor dienen extra onderhoudskosten in de jaarlijkse begroting opgenomen te worden. Door de Provincie Drenthe is doormiddel van een comfortmeting aangetoond dat hier de komende 5 jaren geen onderhoud uitgevoerd hoeft te worden. Hier zijn dus niet direct onderhoudskosten te verwachten maar vanzelfsprekend dient in de begroting wel rekening gehouden te worden met deze onderhoudskosten. Bij een nieuw betonfietspad gaat het

dan, rekening houdend met het KOR, om $(3500 \times 2 =) 7000 \text{ m}^2 \times € 0,35 = € 2.450$ op jaarbasis. Het fietspad dateert van 1981. Theoretisch bedraagt de levensduur van een dergelijk fietspad ca. 50 jaar. De reconstructie/vervanging over ongeveer 20 jaar komt ten laste van de gemeente. Gezien de staat van het fietspad is het aannemelijk dat er niet eerder sprake is van vervanging/reconstructie. Wanneer het fietspad vervangen moet worden bedragen de kosten daarvoor ca. € 470.000 (prijspeil 2013). Daarvoor zal t.z.t. krediet voor aangevraagd moeten worden.

Openbare ruimte.

Naast de weg en het fietspad dienen ook de budgetten voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte (groen, bruggen, watergangen, verlichting, zout strooien etc.) na overname te worden verhoogd. Hierop wordt bij punt 8 nader teruggekomen.

Conclusie.

Uit zowel het eindadvies van de werkgroep als wat bovenstaand is opgemerkt blijkt dat er meerdere belangen zijn. Wordt sec de voorkeur aan verkeer gegeven dan komen de cultuurhistorische belangen onvoldoende aan bod. Omgekeerd ook. Dit betekent, dat een voorstel is gemaakt wat zoveel mogelijk recht doet aan alle relevante aspecten. Op zich is dit niet nieuw. Ook bij het herinrichten van de Brink en het Westeinde te Dwingeloo (liggen beide in een beschermd dorpsgezicht) is nadrukkelijk rekening gehouden met cultuurhistorische aspecten. In de 2 plannen is een evenwichtig compromis gesloten tussen verkeersveiligheid en cultuurhistorie. Daarvan is ook in deze casus sprake.

Ad. B. Het overnemen van de weg door de gemeente Westerveld.

Normaliter wordt uw raad achteraf voorgesteld in te stemmen met de overname van een weggedeelte. Met de provincie is, gelet op het bijzondere karakter (d.w.z. doel van herinrichten + wijze waarop) van de voorgenomen herinrichting, afgesproken dat in dit geval uw raad voordat met de werkzaamheden wordt begonnen een besluit neemt over het overnemen van de weg.

5. Kanttekeningen

Zoals gezegd hebben ook de gemeente Weststellingwerf en de provincie Fryslân aan het overleg deelgenomen. Gelet op de verkeersongevallen die hebben plaatsgevonden op de kruising met de Oost- en Westvierdeparten werd het nemen van maatregelen al overwogen. Het plan voor het Friese deel komt overeen met het Drentse deel.

De uit te voeren werkzaamheden zullen zich niet tot sec de Koningin Wilhelminalaan beperken. Ook de Westerbeekslot zal zichtbaar worden gemaakt. Het waterpeil zal met 90 centimeter worden verhoogd.

De weg langs de Westerbeekslot, gedeelte Wilhelminaoord – Friese grens, zal op kosten van de Maatschappij van Weldadigheid, worden opgeknapt.

6. Aanpak – uitvoering – communicatie

Nadat uw raad een besluit heeft genomen zal het concept herinrichtingsvoorstel met de bewoners van het gebied worden besproken. Maatschappelijk draagvlak voor het plan is een vereiste.

De inspraakronde kan leiden tot planaanpassing. Het definitieve ontwerp zal t.z.t. door ons, i.a.a. uw raad, en het college van gedeputeerde staten worden vastgesteld.

7. Financiën (kosten, baten, dekking)

Uitgangspunt voor de werkgroep is geweest dat er een herinrichtingsvoorstel wordt gedaan wat past binnen het budget, groot € 1.2 miljoen, wat de provincie er voor beschikbaar heeft. Hieraan wordt voldaan.

Afgesproken is dat eventuele aanpassingen van het voorstel n.a.v. de inspraakronde budgettairneutraal moeten zijn. M.a.w. het beschikbare provinciale budget mag niet worden overschreden.

Bij punt 4, onderdeel beheers- en onderhoudskosten, is vermeld dat de budgetten voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte ingaande 2015 moeten worden verhoogd. Het gaat hierbij om de volgende aspecten en bedragen.

	Kosten per jaar	Post	Fcl	Ecl
Bermen	€ 3500	Wegbeheer	6030101	34008
Verlichting	€ 150	Wegbeheer	6030101	34009
Zout strooien	€ 450	Wegbeheer	6030101	34008
Bomen	€ 2500	Onderhoud+inspectie	6030202	34008
Sloten	€ 1000	Waterkering + afwatering	6030201	34008
Wegen	€ 21.000	Groot onderhoud	6030102	34218
Fietspad	€ 2.450	Groot onderhoud	6030102	34218
Totaal	€31.050			

Wij zullen de structurele toename van de kosten in een vergadering van de Stuurgroep voor het Belvédèreproject aan de orde stellen. Intentie daarbij is dat een (structurele) bijdrage uit het Belvédèrefonds wordt verkregen.

Tegenover kosten staan namelijk ook inkomsten. Gewezen wordt op:

- incidenteel: leges omgevingsvergunning voor de te bouwen koloniewoningen;
- structureel: voor gemeente jaarlijkse WOZ aanslagen te bouwen koloniewoningen en voor het project inkomsten uit verhoging van de pacht.

WOZ.

Op dit moment wordt voor een koloniewoning met aanbouw € 700 ontvangen. Voor een koloniewoning zonder aanbouw moet € 600 worden betaald. Aangezien het gaat om 7 woningen is de jaarlijkse inkomst minimaal €4200 en maximaal € 4900.

Belvédèrefonds.

De bouw van 7 koloniewoningen zal leiden tot een hogere pachtopbrengst. Die opbrengst wordt gestort in het Belvédèrefonds. Hierover zijn in de Stuurgroep afspraken gemaakt.

De opbrengst/toename erfpacht is gemiddeld € 4500 (€ 4000 basiscasco/ € 5000 met aanbouw) per jaar
 $7 \times € 4500 = € 31500$.

In de Stuurgroep is de volgende afspraak gemaakt: 15% naar Maatschappij van Weldadigheid voor planvoorbereiding, enz. en 85% naar het ontwikkelfonds gedurende 10 jaar.

Het gaat derhalve om een bedrag van € 26.775 op jaarbasis.

Het ontwikkelfonds is van de 3 partijen tezamen, m.a.w. de 3 partijen besluiten waaraan het geld wordt besteed.

Neveneffecten die qua inkomsten moeilijk op geld kunnen worden gezet zijn uitstraling van het gebied en leefbaarheid.

8. Bijlagen (ter inzage)

Rapport Libau en herinrichtingsvoorstel.

Burgemeester en wethouders,

de secretaris,
N.L.J.J. Dusink

de burgemeester,
H. Jager

Besluit raad: