



Verkeersproject Kerkstraat en Kerkbrug

(deelproject van Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel)

Projectplan definitie- en ontwerpfase

Datum	9 januari 2018
Versie	Definitief, versie 4
Afdeling ROV	Koen Wagemakers
Behandeling burgemeester en wethouders	9 januari 2018; vastgesteld

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
1.1 Aanleiding project	2
1.2 Voorgeschiedenis	3
1.3 Huidige situatie	5
1.4 Vorige fase	5
1.5 Inhoud projectplan.....	6
2. Projectbeschrijving	7
2.1 Doelstelling	7
2.2 Resultaten van deze fase	7
2.3 Beleidskader	7
2.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden	7
2.5 Projectgrenzen	8
2.6 Relaties met andere projecten	8
3. Projectactiviteiten	11
4. Vervolgfasen	12
5. Projectorganisatie	13
5.1 Projectorganisatie intern	13
5.2 Taken en verantwoordelijkheden	14
6. Communicatie en informatie	16
7. Planning	17
8. Risico's	18
Bijlage 1: Communicatieplan verkeersproject Kerkstraat en Kerkbrug ...	19

1. Inleiding

De verkeersveiligheid op de Kerkbrug (ook wel Korte Brug genoemd) en Kerkstraat is een steeds weer terugkerend onderwerp op de politieke agenda. De reden daarvoor is gelegen in het feit dat de monumentale Kerkbrug erg smal is en feitelijk niet geschikt voor het gemotoriseerde verkeer dat er in combinatie met het langzaam verkeer (in twee richtingen) over heen gaat. Zo is de Kerkbrug sinds 2002 verboden voor vrachtverkeer. Eerst als noodmaatregel vanwege de slechte bouwkundige staat van de Kerkbrug en na de volledige renovatie van de brug in 2007 is de breedtebeperking gecontinueerd, zodat er alleen voertuigen smaller dan 2,30 m overheen kunnen. Door de groei van Ouderkerk aan de Amstel met de wijken (Tuindorp) Ouderkerk-Zuid en Schoolweg-Noord en de verplaatsing van de Brede School (Jan Hekman school) naar de zuidzijde van de Bullewijk (Schoolweg 7) is het gebruik van de Kerkbrug door enerzijds gemotoriseerd verkeer en anderzijds langzaam verkeer (m.n. schoolgaande jeugd die met de fiets naar school gaat en in mindere mate voetgangers) in de loop der jaren toegenomen.

Ook de Kerkstraat is erg smal. Kerkbrug en Kerkstraat zijn gelegen in het Beschermd Dorpsgezicht Ouderkerk aan de Amstel. De Kerkstraat ligt opgesloten tussen de monumentale bebouwing aan de westzijde van de straat en aan de oostzijde de Portugees-Israëlitische begraafplaats Beth Haim inclusief beheerderswoning, die als complex de status heeft van rijksmonument. Door de monumentale status van de Kerkbrug en omliggende bebouwing en terreinen, de eigendomssituatie en de Joodse traditie van het respecteren van de grafgraven is het niet mogelijk om de Kerkstraat en Kerkbrug te verbreden.

Om de verkeersveiligheid te borgen heeft het college na een proefperiode op 18 oktober 2011 besloten de verkeersafsluiting van de Kerkstraat en Kerkbrug tijdens schooltijden (begin en eind) voor onbepaalde tijd te continueren. Aan beide zijden van de Kerkbrug wordt de straat op de tijdstippen dat het fietsverkeer naar school rijdt, handmatig afgesloten met afsluitpalen.

Door de verdere groei van Ouderkerk aan de Amstel in de afgelopen jaren is de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer over de Kerkbrug verder gestegen, waardoor de spanning tussen de verschillende verkeerssoorten is toegenomen, de verkeersveiligheid in het geding komt en de noodzaak wordt gevoeld om ingrijpendere verkeersmaatregelen te nemen.

1.1 Aanleiding project

Bij besluit van 3 november 2016 heeft de raad een motie aangenomen waarin het college wordt opgeroepen:

- om samen met de leiding en de bewonerscommissies van de centra 'Ons Tweede Thuis' en 'Zorgcentrum Theresia' te onderzoeken welke verbeteringen in de looproutes wenselijk en mogelijk zijn teneinde de zelfstandige bereikbaarheid van het dorpscentrum Ouderkerk voor alle bewoners van de centra te optimaliseren;
- hierbij gebruik te maken van de expertise van het 'Overleg Lichamelijk Gehandicapten Amstelland';
- de raad op basis van voornoemd onderzoek een plan aan te bieden omtrent de resultaten van voornoemd onderzoek, waaronder de financierbaarheid (inclusief mogelijke eigen bijdragen van de centra en mogelijke externe subsidiemogelijkheden) van benodigde acties tot realisatie van de op basis van het onderzoek benodigde verbeteringen in de looproutes.

Het belangrijkste obstakel op deze looproute is de Kerkbrug, onder andere vanwege de hoogteverschillen en de helling. Daarnaast zijn ook de oversteek van de Rondehoep Oost en de inrichting van de Kerkstraat tussen Kerkbrug en het Kampje voor de bruikbaarheid van deze looproute van belang.

Daarnaast wordt in het rapport 'Veilige school- en thuisroutes Ouderkerk aan de Amstel' de Kerkbrug als één van de knelpunten aangeduid. Een integrale aanpak met bovenstaande motie is wenselijk.

Het projectgebied van verkeersproject Kerkstraat en Kerkbrug is grotendeels gelegen binnen het projectgebied van het project Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel. Dit project heeft tot doel van het Kampje een kloppend dorpshart te maken. Een integrale aanpak van de openbare ruimte is wenselijk. Gezien de overlap tussen de projectgebieden wordt het verkeersproject Kerkstraat en Kerkbrug wordt om die reden gezien als een **deelproject** van het project Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel. Insteek is de aanpak van de verkeerssituatie in de Kerkstraat en op en rond de Kerkbrug inclusief de aansluiting op Rondehoep Oost als verkeersproject op te pakken. Parallel daaraan loopt het proces van Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel, dat een eigen tempo en dynamiek kent. De uitkomst van het verkeersproject Kerkbrug en Kerkstraat (inclusief aansluiting op Rondehoep Oost) wordt gezien als input (lees: uitgangspunt c.q. eis) voor het Programma van Eisen voor het project Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel.

1.2 Voorgeschiedenis

Tot de bouw van de Bennighbrug in 1995 was de Kerkbrug de belangrijkste verbinding over de veenrivier de Bullewijk tussen het noordelijk deel van het dorp en het zuidelijk deel, dat in de polder Rondehoep is gelegen. De kern Ouderkerk aan de Amstel breidt uit aan de zuidkant met de nieuwe woonwijken Ouderkerk-Zuid (met een Brede School en kinderopvang) en Schoolweg-Noord. Door adviesbureau Goudappel Coffeng is in 2007 een second opinion uitgevoerd op een onderzoek van adviesbureau Royal Haskoning over de gewenste verkeerscirculatie in Ouderkerk aan de Amstel bij realisering van genoemde nieuwe woonwijken. In het 'Onderzoek Verkeerscirculatie Ouderkerk aan de Amstel' van 8 mei 2007 wordt door GoudappelCoffeng geadviseerd om de Kerkbrug en het hiernaartoe leidende gedeelte van de Kerkstraat vanaf de aansluiting op de Korendragerstraat hetzij:

- helemaal af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer;
- eenrichtingsverkeer in te stellen met als rijrichting van noord naar zuid.

De Jan Benningweg en Jan Benningbrug en de vervolgroutes (de heringerichte Hoofdenburgsingel – Jacob van Ruisdaelweg en Machineweg) zijn volgens het rapport goed in staat om de verschuiving in de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op een verkeersveilige manier op te vangen en te verwerken. Tijdens de informatiebijeenkomsten over de nieuwe verkeerscirculatie, die zijn gehouden in 2008, bleek er over het algemeen een breed draagvlak te bestaan voor het instellen van eenrichtingsverkeer en weinig draagvlak voor het geheel afsluiten van de Kerkbrug voor gemotoriseerd verkeer.

Op basis van bovenstaand advies van GoudappelCoffeng en de reacties op de informatieavonden heeft het college op 23 juni 2009 besloten gedurende een periode van 6 maanden een verkeersproef uit te voeren met eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug en de Kerkstraat tussen de aansluiting op de Korendragerstraat en de Kerkbrug met als verplichte rijrichting noord-zuid en na afloop van de proefperiode het effect van deze maatregel te evalueren. Tevens is toen besloten inspraak open te stellen op het beleidsvoornemen om in deze proefperiode gedurende 3-4 weken eveneens bij wijze van proef over te gaan tot het aanbrengen van een verkeerskundige knip op de Rondehoep Oost ter hoogte van hetzij de Theresiastraat hetzij de Ransuil. De verkeersproef inzake de Kerkbrug is gestart op 28 september 2009.

Ondanks de uitgebreide voorlichting en het draagvlak op de diverse bijeenkomsten in 2008 zijn tegen het verkeersbesluit inzake de proef om gedurende 6 maanden eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug en een deel van de Kerkstraat in te stellen 182

bezwaarschriften ingediend. De bezwaren betroffen vooral het moeten omrijden (ca. 2 km extra), wat men hinderlijk en slecht vond voor het milieu. Verder was men bang dat er op de Kerkstraat harder gereden zou worden. De maatregel zou beperkt moeten blijven tot de tijden rond de haal- en brengmomenten bij de scholen. De college zag gelet op het tijdelijke karakter van de maatregel geen aanleiding om het besluit te herroepen en heeft het bezwaar conform het advies van de bezwaarschriftencommissie afgewezen.

Naast deze bezwaarschriften was er vanuit de winkeliersvereniging weerstand tegen de proef, omdat door de invoering van eenrichtingsverkeer de omzet van sommige winkels met ca. 10% zou zijn gedaald volgens de winkeliers (wat overigens nooit met cijfers is onderbouwd). Deze omzetzakking wordt door de winkeliersvereniging in verband gebracht met de instelling van eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug. Uit de verkeersmetingen is een omzetverlies niet af te leiden. Daarvoor is een uitgebreid herkomst- en bestemmingsonderzoek nodig, dat niet is uitgevoerd. Het is echter evident dat bij het instellen van eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug het winkelcentrum Sluisplein, zeker met de auto, voor veel bewoners uit bijvoorbeeld de wijk Benning een aantrekkelijk alternatief wordt. In gesprekken met de winkeliersvereniging is door de toenmalige portefeuillehouder toegezegd dat de verkeersproef eerder (namelijk januari/februari 2010) zou worden beëindigd. Door de winkeliersvereniging is daarnaast gewezen op de Hein Kuitenbrug in de gemeente Abcoude als alternatief voor het instellen van eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug. Daar vond rond het begin- en eindtijden van de scholen een volledige afsluiting plaats van deze brug.

In april 2010 is de evaluatie aan het college gestuurd. Uit de proefneming is gebleken dat het instellen van eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug een effectieve manier kan zijn om een onacceptabele toename van het verkeer te voorkomen. Daarnaast is een rustiger verkeersbeeld op de Kerkbrug ontstaan. De verkeersproef heeft ook laten zien dat, indien het eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug wordt gecontinueerd, er flankerende maatregelen nodig zijn. Allereerst om het negeren van het eenrichtingsverkeer door een deel van de verkeersdeelnemers (gemiddeld 181 auto's per dag) tegen te gaan. Daarnaast is uit de verkeersmetingen gebleken dat een aantal van de alternatieve routes, die qua verkeersintensiteit zwaarder worden belast, ook onveiliger wordt als gevolg van een toename van de mate waarin de maximumsnelheid wordt overschreden. (De verkeersmaatregelen op de Hoofdenburgsingel en Holendrechteweg zijn inmiddels uitgevoerd. De Koningin Julianalaan tussen Benningbrug en sporthal Bindelwijk is na de dijkverbetering door het Waterschap gereconstrueerd. Het resterende deel van de Koningin Julianalaan tussen Korendragerstraat en sporthal Bindelwijk is echter nog niet gereconstrueerd. Hier is de weg reeds aan jaar of 20 ingericht met bloembakken als noodmaatregel tegen te hard rijden.)

Het college heeft in 2010 ingestemd met de conclusies en aanbeveling van de evaluatie. Doordat genoemde wijken en Brede school nog in aanbouw waren, merkte men toen nog niet veel van de verkeersproblemen die na oplevering van de nieuwbouw werden verwacht. In 2010 was er alleen draagvlak aanwezig voor het creëren van veilige schoolroutes. De winkeliersvereniging heeft zich ook een warm voorstander betuigd van een maatregel die alleen rond de schooltijden het verkeer op de Kerkbrug beperkt. Het college heeft toen ook besloten per 17 mei 2010 het eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug en Kerkstraat in te trekken en bij wijze van nieuwe verkeersproef tot en met januari 2011 op de Kerkbrug en Kerkstraat (tussen Kerkbrug en de Korendragerstraat) een inrijverbod in te stellen voor alle gemotoriseerd verkeer, op schooldagen tussen 7.45-8.45 uur en 14.30-15.45 uur alsmede deze verkeersproef tussentijds en aan het einde van de proefperiode te evalueren op verkeersaspecten, economische aspecten en maatschappelijk draagvlak. De voorzitter van de winkeliersvereniging heeft gedurende de proefperiode voor het plaatsen en verwijderen van de afsluitpalen gezorgd.

De evaluatie in 2011 van de afsluiting tijdens schooltijden heeft opgeleverd dat er brede consensus is dat het voor de veiligheid van (vooral) de schoolgaande kinderen gewenst is dat de afsluiting van de Kerkbrug en Kerkstraat rond de (begin- en eind)tijden van school als verkeersmaatregel voor onbepaalde tijd wordt ingevoerd. De inspraakreacties op deze verkeersproef maken ook duidelijk dat de verkeersveiligheid van de fietser in de Kerkstraat en op de Kerkbrug – buiten de afsluitingstijden – nog niet optimaal is. Gelet op de fysieke verkeerssituatie is dit echter alleen echt te verbeteren door de Kerkbrug de gehele dag autovrij te maken. Met deze optie is geen afzonderlijke verkeersproef gedaan. Uit de proef met het eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug is gebleken dat de verkeersstructuur van Ouderkerk aan de Amstel daar toen nog niet op was berekend. Onderzoek daarnaar dient te worden uitgevoerd. Uit de reacties ten aanzien van het economisch effect dat hiervan zou uitgaan, is verder duidelijk geworden dat hier ook (nog) geen breed maatschappelijk draagvlak voor aanwezig was.

Door de maatschappelijke commotie toentertijd rond het eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug is de verkeersproef op de Rondehoep Oost niet uitgevoerd. Deze proef is volgens de Verkeerscommissie wel wenselijk om te bezien wat er gedaan kan worden aan het te hard rijden op de Rondehoep Oost. De Verkeerscommissie heeft in 2010 geadviseerd met het oog op een veilige school-thuisroute om een verkeerskundige knip (afsluiting) midden in de Rondehoep Oost (tussen Benninghbrug en Kerkbrug) aan te brengen.

De Verkeerscommissie heeft in 2012 wederom uitgesproken dat de route Kerkstraat – Kerkbrug – Rondehoep Oost in verkeerskundig opzicht ongeschikt is voor autoverkeer en dat deze route zich bij uitstek leent voor het instellen van een volledige geslotenverklaring voor alle autoverkeer, waarmee de route sterk aan verkeersveiligheid wint en aantrekkelijker wordt voor fietsers.

1.3 Huidige situatie

Op dit moment is er op de Kerkbrug en Kerkstraat sprake van tweerichtingsverkeer, waarbij op schooldagen de Kerkbrug en Kerkstraat (ter hoogte van de diaconiehuysjes) wordt afgesloten tussen 7.45-8.45 uur en 14.30-15.45 uur (woensdag 11.45-12.45 uur) middels het handmatig omhoog halen van twee sluitingspalen. Dit omhoog halen van de sluitingspalen wordt uitgevoerd door de Buitendienst. In 2015 is afgezien van een investering in automatisch afsluitbare palen in verband met een mogelijke overlapping van de plangrenzen van het "zachte deel" van Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel.

1.4 Vorige fase

Naar aanleiding van de motie van 3 november 2016 is Delft Infra Advies gevraagd om een verkenning inzake de oplossing van de problematiek van de Kerkbrug op te stellen. In de notitie van 14 april 2017 wordt een aantal korte termijn maatregelen ('quick wins') voorgesteld alsmede lange termijn maatregelen, waarnaar nader onderzoek uitgevoerd zou moeten worden op haalbaarheid, neveneffecten en/of zaken die extra aandacht vragen. Bij de lange termijn maatregelen kan gedacht worden aan:

- de invoering van eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen (richting het centrum);
- een permanente geslotenverklaring voor motorvoertuigen;
- een gesloten verklaring gedurende specifieke tijden (bijvoorbeeld werkdagen van 7 tot 19 uur en in het weekend);
- een combinatie van eenrichtingsverkeer en gedeeltelijke gesloten verklaring;
- het beperken van de hoeveelheid verkeer door middel van een verkeersregeling (bijvoorbeeld elke 60 seconden vanuit beide richtingen om-en-om één auto).

Aanvullend onderzoek moet uitwijzen welke effecten deze maatregelen hebben op de verkeerscirculatie in het dorp en daarmee op de verkeersdrukte op de andere ontsluitingswegen.

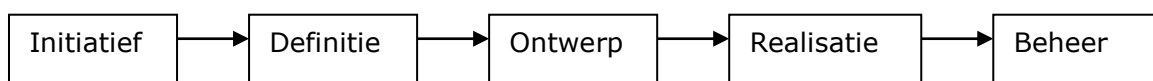
Deze verkenning is op 13 juni en 22 augustus 2017 besproken in de Verkeerscommissie. In deze behandeling is geconcludeerd dat de provincie Noord-Holland als eigenaar/beheerder van de monumentale Kerkbrug moet worden betrokken, omdat zonder hen geen fysieke aanpassingen doorgevoerd kunnen worden aan de brug. Het vinden van de juiste contactpersoon bij de provincie Noord-Holland heeft veel tijd gekost. Nu we een contactpersoon hebben wordt een afspraak ingepland voor een afstemmingsoverleg. De Verkeerscommissie heeft zich in haar vergadering van 22 augustus 2017 een voorkeur uitgesproken voor het geheel afsluiten van de Kerkbrug voor gemotoriseerd verkeer. Als next best alternatief wordt de invoering van eenrichtingsverkeer gezien, waarbij de richting verkeerskundig gezien bepaald zou moeten worden op basis van de telgegevens. Naast de verkeersveiligheid is ook de verkeerskundige bereikbaarheid van het dorp van belang.

Tijdens de behandeling in de Verkeerscommissie is gebleken dat de door Delft Infra Advies voorgestelde korte termijn maatregelen ('quick wins') voor de verbetering van de verkeersveiligheid van de voetgangers (m.n. ouderen) niet zondermeer kunnen worden doorgevoerd, omdat deze een relatie hebben met de problematiek van de verkeersveiligheid van de fietsers op de Kerkbrug en in de Kerkstraat. Een integrale aanpak van de verkeersveiligheid op Kerkbrug en in de Kerkstraat is noodzakelijk.

Bij de keuze voor één van bovenstaande oplossingen zal aanvullende handhaving noodzakelijk zijn. Hierbij wordt primair gedacht aan handhaving met kentekenherkenning, omdat dit een 100% pakkans oplevert en dus zeer effectief is.

1.5 Inhoud projectplan

In de gemeentelijke handleiding projectmatig werken worden de volgende fasen in een project onderscheiden:



Voor u ligt het projectplan voor de **definitie- en ontwerpfase** van het verkeersproject Kerkbrug en Kerkstraat. In de definitiefase wordt de haalbaarheid onderzocht van de verschillende verkeersmaatregelen die voor Kerkbrug en Kerkstraat inclusief de aantakking op de Rondehoop Oost kunnen worden genomen.

2. Projectbeschrijving

2.1 Doelstelling

De **doelstelling van het project** kan als volgt worden beschreven:
Zorgdragen voor een verkeersveilige verbinding op de route Kerkstraat – Kerkbrug – Rondehoep Oost, waarbij de veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers als (oudere) voetgangers en fietsers, waaronder schoolgaande jeugd, wordt verbeterd en de bereikbaarheid van het dorpscentrum van Ouderkerk aan de Amstel afdoende blijft gewaarborgd.

Doelstelling van het project in de **definitiefase** is onderzoek te doen naar de gevolgen van het geheel of gedeeltelijk afsluiten van Kerkstraat en Kerkbrug voor gemotoriseerd verkeer (en eventuele andere oplossingen zoals bijvoorbeeld verkeerslichten met flitscamera's) voor de detailhandel in het dorpscentrum van Ouderkerk aan de Amstel alsmede de gevolgen voor de verkeersstructuur van Ouderkerk aan de Amstel. Na de bestuurlijke besluitvorming over het oplossingsmodel wordt deze in de **ontwerpfase** verder uitgewerkt tot een uitvoerbaar verkeersontwerp.

2.2 Resultaten van deze fase

In de **definitiefase** worden enkele onderzoeken uitgevoerd naar de gevolgen van verschillende verkeersmaatregelen die op de route Kerkstraat – Kerkbrug – Rondehoep Oost kunnen worden doorgevoerd ter verbetering van de verkeersveiligheid en waarborging van de bereikbaarheid van de dorpskern Ouderkerk aan de Amstel. De definitiefase wordt afgesloten met een bestuurlijk besluit over het oplossingsmodel, waarna de ontwerpfase kan starten.

In de **ontwerpfase** wordt het oplossingsmodel verder uitgewerkt tot een uitvoerbaar verkeersontwerp, dat door het college wordt vastgesteld.

2.3 Beleidskader

De gemeente Ouder-Amstel heeft geen Verkeersplan Ouder-Amstel. Voor verschillende deelgebieden van de gemeente, zoals Benning, Ouderkerk-Zuid en Centrumplan fase 1 zijn verkeersplannen vastgesteld. De wegen in Ouder-Amstel worden aangelegd overeenkomstig de structuur van Duurzaam veilig.

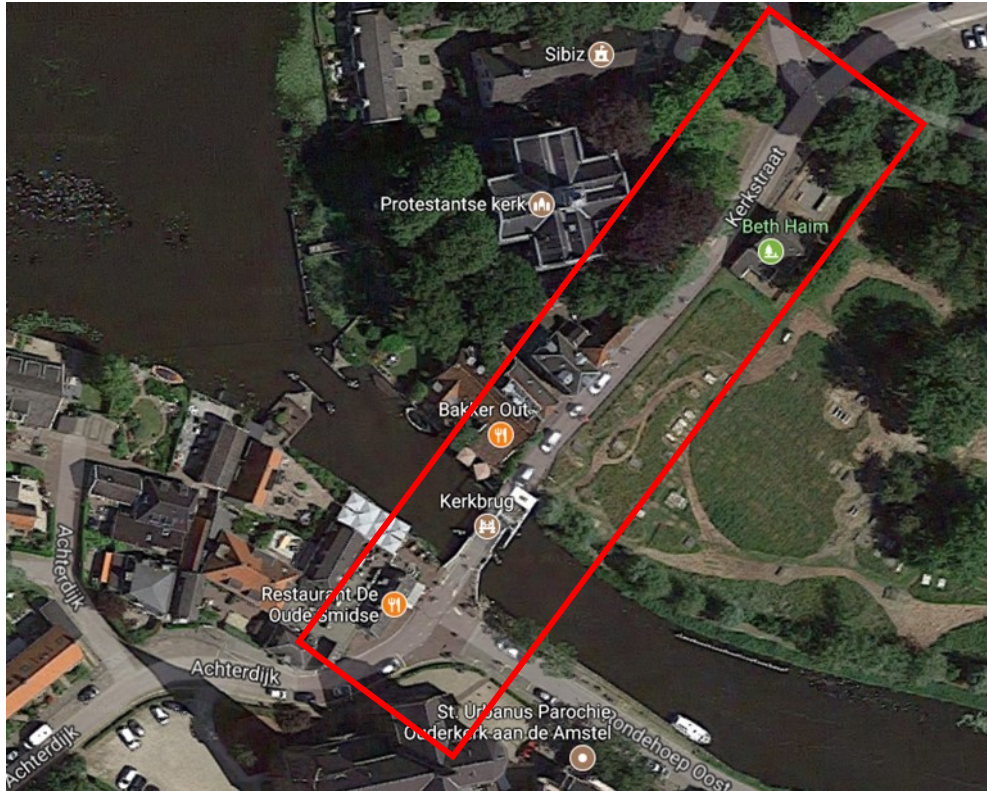
2.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

De volgende uitgangspunten en randvoorwaarden zijn van toepassing:

- Een verkeersveilige school- en thuisroute door de Kerkstraat en over de Kerkbrug, zodat deze route geen knelpunt meer is als genoemd in het rapport 'Veilige school- en thuisroutes Ouderkerk aan de Amstel'.
- Een geoptimaliseerde looproute tussen de zorgcentra 'Ons Tweede Huis' en 'Zorgcentrum Theresia' ten zuiden van de Bullewijk en het dorpscentrum van Ouderkerk aan de Amstel, zodat de bewoners van de centra zelfstandig naar het dorpscentrum kunnen lopen.
- Een acceptabele bereikbaarheid van het dorpscentrum van Ouderkerk aan de Amstel voor zowel langzaam als snelverkeer.
- Het stimuleren van de fiets voor korte afstanden, inclusief schoolvervoer.
- Instandhouding van het voorzieningenniveau in de dorpskern Ouderkerk aan de Amstel. Hierbij wordt opgemerkt dat het voorzieningenniveau met het aanpalende project Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel wordt versterkt.

2.5 Projectgrenzen

Het projectgebied van het verkeersproject Kerkstraat en Kerkbrug heeft betrekking op de Kerkbrug over de Bullewijk, de Kerkstraat tussen de aansluiting op de Korenendragerstraat aan de noordzijde en de aansluiting op de Rondehoep Oost aan de zuidzijde alsmede de T-aansluiting van de Kerkstraat, Rondehoep Oost en Achterdijk.



Afbeelding: Begrenzing verkeersproject Kerkstraat en Kerkbrug

2.6 Relaties met andere projecten

Projecten hebben vaak verschillende raakvlakken met andere ontwikkelingen in Ouderkerk aan de Amstel. In het kader van verkeersproject Kerkstraat en Kerkbrug kunnen er bijvoorbeeld besluiten worden genomen die consequenties hebben voor andere ontwikkelingen of werkzaamheden en andersom. Voor het functioneren van de projectorganisatie en het slagen van het project, is het van groot belang dat er binnen de gemeentelijke organisatie een goede coördinatie en informatie-uitwisseling is. Dit is nodig op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau.

Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel.

Een project waarmee goede afstemming noodzakelijk is, is het project Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel. Doel van dit project is om het Kampje een kloppend dorpshart voor de kern Ouderkerk aan de Amstel te laten zijn, waarbij bedrijvigheid, levendigheid en plezier bij elkaar komen. Het Kampje wordt een visitekaartje voor de lokale economie, een ontmoetingsplek voor inwoners en een trekpleister voor bezoekers. Het project Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel kent gezien de breedte van de opgave een eigen tempo en dynamiek.

Het projectgebied van Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel overlapt het projectgebied voor verkeersproject Kerkstraat en Kerkbrug. Gezien deze overlap en het feit dat de uitkomst van het verkeersproject Kerkstraat en Kerkbrug (inclusief aansluiting op de Rondehoep Oost) wordt gezien als input (lees: uitgangspunt c.q. eis) voor het Programma van Eisen voor het project Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel, is ervoor

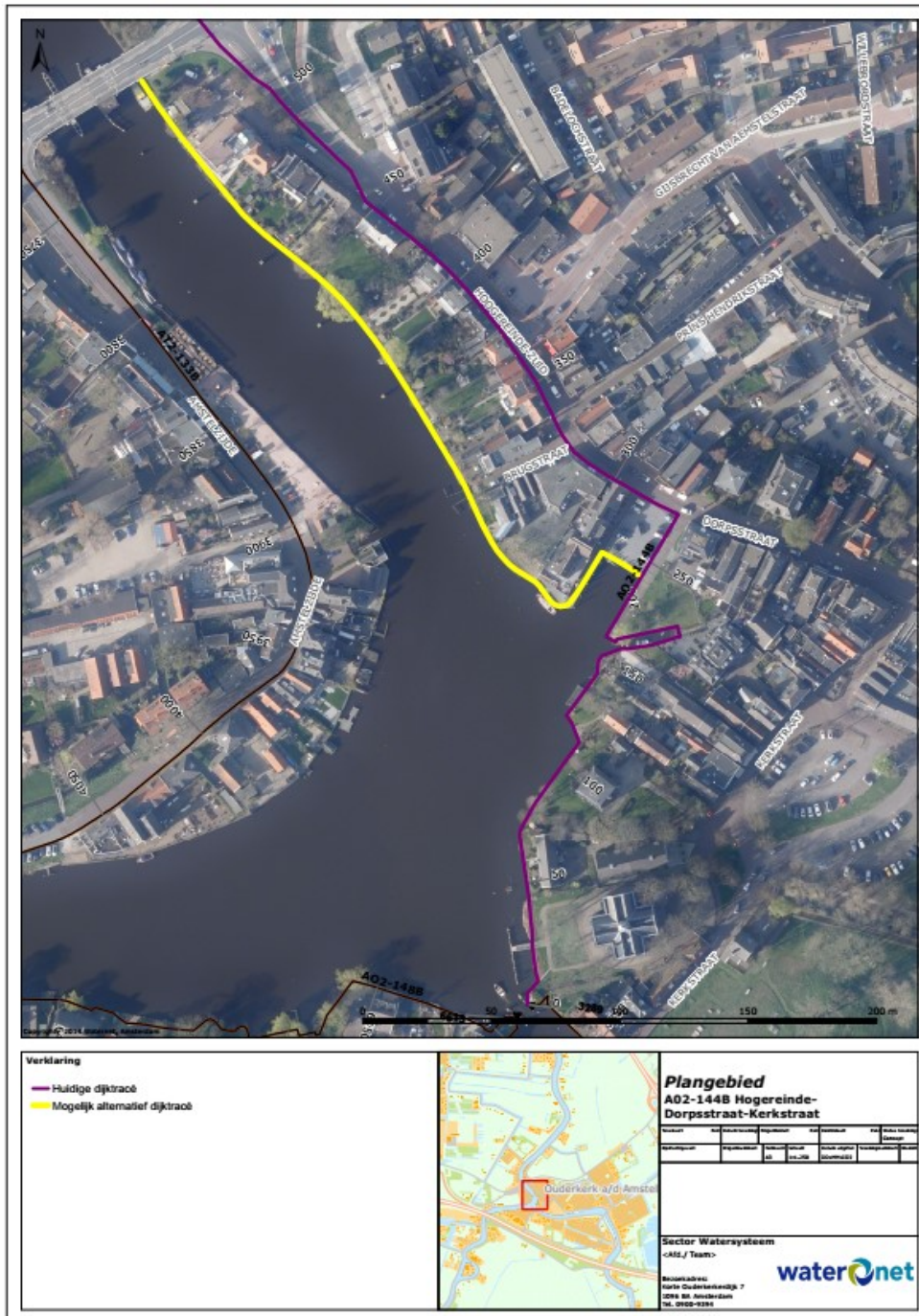
gekozen om het verkeersproject te beschouwen als **deelproject** van het project Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel. Om de afstemming tussen beide (deel)projecten te waarborgen worden beide aangestuurd door dezelfde projectmanager.

Dijkverbetering dorpskern Ouderkerk aan de Amstel

Waternet is momenteel binnen het 'Dijkverbeteringsprogramma regionale waterkeringen 2015-2024' bezig met het project 'Dijkverbetering dorpskern Ouderkerk', dat betrekking heeft op o.a. het trajecten Hogereinde-Noord en Hogereinde-Zuid tot de aansluiting van de Bullewijk op de Amstel. In de 'Startnotitie dijkverbetering dorpskern Ouderkerk' d.d. 25 juli 2016 is aangegeven dat de dijk op het gehele traject is afgekeurd op hoogte. De dijk ligt voor een deel op het Hogereinde-Zuid en de Dorpsstraat. De gemeente Ouder-Amstel heeft beide wegen recentelijk opnieuw ingericht. Beide wegen dienen primair ter ontsluiting van (woon)bestemmingen en winkels. Langs de weg staat veel historische bebouwing. Doordat deze bebouwing op een zodanige hoogte ligt, is er geen ruimte om de bestaande weg op te hogen. Daarom gaat de voorkeur ernaar uit om een vervangende waterkering langs de Amstel te leggen in de vorm van een nieuw waterkerend scherm dat reikt tot aan de eerste zandlaag op ca. 12 m diepte. Deze voorkeursvariant wordt verder uitgewerkt in het Dijkverbeteringsplan. Op de voorbereiding van het Dijkverbeteringsplan en leggerwijziging is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, wat betekent dat ontwerp dijkverbeteringsplan en ontwerp leggerwijziging ter inzage worden gelegd, zodat belanghebbenden hun zienswijzen kenbaar kunnen maken. Het Dijkverbeteringsplan wordt uiteindelijk door de waterbeheerder vastgesteld. Op 21 november 2016 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Waternet is momenteel bezig met het opstellen van het ontwerp dijkverbeteringsplan.

Er is door Waternet gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak, waarbij de maatregelen integraal worden uitgevoerd. Het project heeft gevolgen voor de percelen aan de Amstel die zijn gelegen aan Hogereinde-Zuid, Dorpsstraat en Kerkstraat. De dijk is grotendeels in eigendom van particuliere eigenaren. Om op het terrein van derden werkzaamheden uit te voeren is toestemming vereist. Daarom wordt met de perceeleigenaren een privaatrechtelijke overeenkomst afgesloten over de uitvoering van de werkzaamheden op het perceel. Daar waar via de minnelijke weg geen overeenstemming wordt bereikt, kan ingevolge de Waterwet een gedoogplicht worden opgelegd. Waternet zal met de belanghebbenden (waaronder gemeente, nutsbedrijven, omwonenden en direct belanghebbende) overleg voeren over de op te stellen plannen. Voor zover het binnen de geldende kaders past, worden wensen, kennis en zorgen vanuit de omgeving meegenomen in het ontwerp. In het uiteindelijke ontwerp moeten alle waarden en functies die bij de waterkering horen, zoveel mogelijk gewaarborgd zijn. Dat wil zeggen dat de balans wordt gezocht tussen de technische maatregelen enerzijds en maatschappelijke waarden, functies en belangen anderzijds.

De impact van het dijkverbeteringsproject zal met name zichtbaar zijn ter plaatse van het waterkerende scherm langs de waterlijn. Dit scherm blijft op dezelfde hoogte, terwijl de omliggende gronden zullen zakken door inklinking van de bodem. Dit zal met name zichtbaar worden bij de overgang openbaar gebied naar het water, zoals bij 't Haventje en een mogelijke nieuwe koppeling met het water nabij het Kampje.



Afbeelding: Tekening huidige dijkracé en mogelijk alternatief dijkracé Hogereinde-Zuid-Dorpsstraat-Kerkstraat

St. Urbanus Parochie

Bij de St. Urbanus kerk zijn nieuwbouwplannen. Deze hebben geen doorslaggevende invloed voor dit verkeersproject.

Onderhoudsprogramma

De Rondehoep Oost tussen de Kerkbrug en de Jan Benningbrug staat voor 2021 op het programma.

3. Projectactiviteiten

In de **definitiefase** worden de volgende onderzoeken uitgevoerd:

1. Onderzoek naar de gevolgen van mogelijke verkeersmaatregelen op de Kerkbrug en in de Kerkstraat, zoals bijvoorbeeld het geheel afsluiten van de Kerkbrug voor gemotoriseerd verkeer, de invoering van eenrichtingsverkeer (richting noord-zuid of zuid-noord) of verkeerslichten met flitscamera's, voor de detailhandelsvoorzieningen in het centrum van Ouderkerk aan de Amstel, in vergelijking met het handhaven van de bestaande situatie met tweerichtingsverkeer.
2. Onderzoek naar de gevolgen van de mogelijke verkeersmaatregelen op Kerkbrug en in de Kerkstraat voor de verkeersstructuur van Ouderkerk aan de Amstel. Feitelijk gaat het om een actualisatie van het 'Onderzoek verkeerscirculatie Ouderkerk aan de Amstel' van GoudappelCoffeng van 21 augustus 2007. Hierbij dient onder andere de vraag te worden beantwoord of door mogelijke verkeersmaatregelen op de Kerkbrug de conclusie uit het verkeersrapport van Delft Infra Advies van 20 maart 2017 nog geldig is dat door de ontwikkelingen in het kader van Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel (i.c. de toevoeging van functies in het dorpscentrum) de verkeersstructuur niet gewijzigd hoeft te worden. Insteek hierbij is te starten op een groter abstractieniveau, waarin o.a. ook de Rondehoep Oost en een mogelijke knip op deze weg, wordt meegenomen. Vanuit het oogpunt van kostenefficiency is het verstandig om tegelijk met de actualisatie van het Verkeerscirculatieplan uit 2007 de gevolgen van mogelijke andere grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in de kern Ouderkerk aan de Amstel mee te nemen en dus het verkeerscirculatieplan uit 2007 te vervangen.

In de definitiefase worden belanghebbenden, zoals de BIZ, de scholen, de leiding en de bewonerscommissies van de centra Ons Tweede Thuis en Zorgcentrum Theresia, vooruitlopend op de uit te voeren onderzoeken betrokken, zodat de onderzoeksuitvraag compleet is.

Na afronding van bovenstaande onderzoeken en het overleg daarover met de belanghebbenden vindt bestuurlijke besluitvorming plaats in het college en wordt een keuze gemaakt voor een oplossingsmodel. Vanwege de resultaten van het onderzoek naar de gevolgen voor de verkeersstructuur kan het zijn dat het als afgeleide van het gekozen oplossingsmodel het voor de vereiste bereikbaarheid van de kern c.q. doorstroming elders in de kern Ouderkerk aan de Amstel noodzakelijk is dat de weginrichting moet worden aangepast. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Koningin Julianalaan tussen sporthal Bindelwijk en de aansluiting op de Korendragerstraat.

Nadat er een bestuurlijk besluit is genomen voor een bepaald oplossingsmodel start de **ontwerpfase**. In deze fase wordt het gekozen oplossingsmodel verder uitgewerkt in een verkeerskundig ontwerp voor de route Kerkstraat – Kerkbrug – Rondehoep Oost alsmede mogelijk andere wegtracés elders in het dorp die aanpassing behoeven vanwege de doorstroming en verkeersveiligheid indien wijzigingen in de verkeersstructuur worden doorgevoerd. Ook over dit verkeerskundig ontwerp wordt overleg gevoerd met belanghebbenden.

4. Vervolgfasen

Na afronding van de ontwerpfase met vaststelling van het verkeerskundig ontwerp door het college wordt het project vervolgd met de **voorbereidingsfase**, waarin:

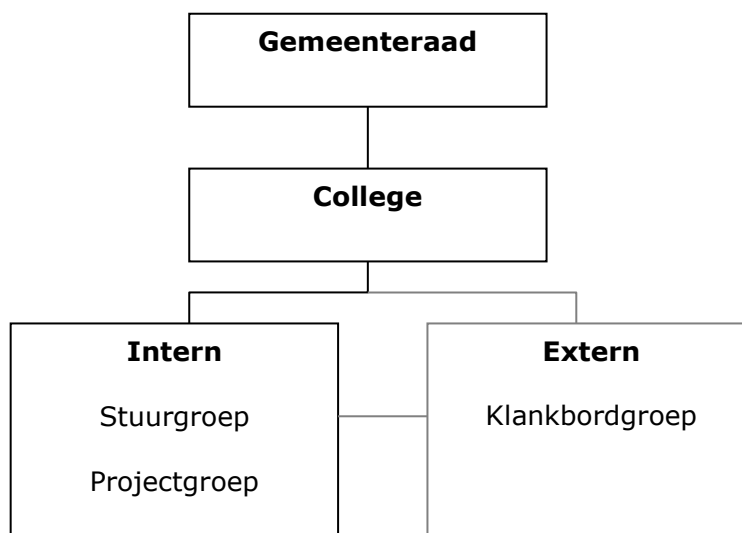
- Het verkeersontwerp civieltechnisch wordt uitgewerkt in een bestek.
- Het bestek kan worden aanbesteed en de opdracht gegund.
- De publiekrechtelijke besluitvormingsprocedure van het te nemen verkeersbesluit kan worden doorlopen.

Nadat het project is aanbesteed start de **realisatiefase** met de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden.

5. Projectorganisatie

In de definitie- en ontwerpfase bestaat de projectorganisatie van Het Kampje uit een interne stuurgroep en projectgroep.

De onderstaande schematische weergave geeft een illustratie van een interne en externe projectorganisatie.



5.1 Projectorganisatie intern

Binnen de gemeentelijke organisatie wordt het project uitgevoerd door de Projectgroep. De Projectgroep wordt aangestuurd door de projectleider en daarboven de Stuurgroep.

Gemeenteraad

De gemeenteraad heeft de kaders vastgesteld en het budget beschikbaar gesteld. De gemeenteraad is het bevoegd gezag om de kaders of budgetten te wijzigen.

College van burgemeester en wethouders

Het college van burgemeester en wethouders (hierna: college) is bestuurlijk opdrachtgever van het project en ook bestuurlijk verantwoordelijk voor het resultaat. Besluitvorming binnen de door de gemeenteraad gestelde kaders en het budget is aan het college. Het college heeft de verantwoordelijkheid om de gemeenteraad te informeren over de voortgang en het resultaat. De portefeuillehouder Verkeer is het aanspreekpunt voor het college.

Stuurgroep

De Stuurgroep bespreking vindt binnen het college plaats. Hierdoor worden alle collegeleden geïnformeerd over het project en kunnen direct besluiten worden genomen. De projectbespreking en verslaglegging daarvan maakt geen onderdeel uit van de formele vergadering van het college. Formele besluiten, waarvoor een collegevoorstel eventueel vergezeld van een raadsvoorstel nodig is, dienen daarom ook buiten de Stuurgroep bespreking plaats te vinden.

De Stuurgroep komt indien nodig (ad hoc) bijeen als daar in het proces aanleiding voor is. De Stuurgroep beslist binnen de door de gemeenteraad en het college vastgestelde kaders.

Nieuwe besluiten, buiten de kaders van het project, worden voorbereid door de Projectgroep, behandeld in de Stuurgroep en, al dan niet aangepast, voor besluitvorming aangeboden aan het college en/of de gemeenteraad. Van elke vergadering van de Stuurgroep wordt een beknopt verslag gemaakt.

De stuurgroep is als volgt samengesteld:

Functie	Naam	
Bestuurlijke opdrachtgever/voorzitter	Burgemeester Joyce Langenacker	
Portefeuillehouder Centrumplan	Rineke Korrel	
Wethouder	Marian van der Weele	
Wethouder	Jacqueline de Maa	
Ambtelijke opdrachtgever	Luuk Heijlman	
Projectmanager	Koen Wagemakers	
Collega projectmanager	Rinze van Veen	Ad hoc

Projectgroep

Coördinatie van de werkzaamheden in het kader van dit verkeersproject vindt plaats in de Projectgroep. De Projectgroep fungeert als een platform waarin de leden elkaar informeren, werkafspraken worden gemaakt en vervolgstappen besproken. De Projectgroep verricht de voorbereidende werkzaamheden voor de door de Stuurgroep te nemen besluiten. In de definitie- en ontwerpfase komt de Projectgroep driewekelijks bij elkaar.

De Projectgroep bestaat uit de volgende leden:

Functie	Naam	
Projectleider	Koen Wagemakers	
Projectmedewerker	Daniëlle Tielemans-van der Steen	
Beleidsmedewerker Verkeer	Jan van Heiningen	
Projectleider Beheer Openbare Ruimte	Maurice van der Werff	
Beleidsmedewerker RO	Elizabeth van de Kerkhoff	Ad hoc
Beleidsmedewerker Financiën	Marco Steen	Ad hoc
Beleidsmedewerker Communicatie	Astrid van der Vorm	Ad hoc

De ad hoc leden van de Projectgroep worden op de hoogte gehouden van de voortgang als agendalid en worden op ad hoc basis uitgenodigd in de Projectgroep.

5.2 Taken en verantwoordelijkheden

In navolgende tekst wordt kort ingegaan op de taken en verantwoordelijkheden van de hiervoor beschreven organisatie. Achtereenvolgens geldt dat voor de projectleider en de medewerkers van betrokken afdelingen.

Projectleider

De projectleider:

- Geeft leiding aan en is verantwoordelijk voor het werk aan het project.
- Zit de Projectgroep voor en is lid van de Stuurgroep.
- Zorgt ervoor dat de besluiten die worden genomen in de Stuurgroep en de afspraken die worden gemaakt in de Projectgroep worden uitgevoerd en nagekomen.
- Bewaakt de samenhang en afstemming tussen de diverse onderdelen van het project.
- Initieert of voert overleg met belanghebbenden en andere overheden, stuurt de besluitvorming in de gemeente aan en is budgethouder.
- Voert onderhandelingen met betrokken partijen en zorgt voor contractvorming,

Project assistent

De project assistent:

- Ondersteunt de projectleider waar mogelijk en nodig. Daarbij gaat het vooral om communicatie, planning en financiële administratie.
- Heeft zitting in de projectgroep en de projectbespreking in het college en zorgt voor agendering en verslaglegging daarvan.
- Zorgt voor het maken van afspraken en bewaken van gemaakte afspraken.
- Zorgt er voor dat alle door niet kernleden aan te leveren informatie gelezen en beoordeeld wordt.

Beleidsmedewerkers

De beleidsmedewerker:

- Zorgt afhankelijk van de te behandelen onderwerpen voor de juiste expertise.
- Zorgt voor voorbereiding, uitvoering en aansturing van het werk dat door collega's van de betreffende afdeling moet worden gedaan.
- Heeft zitting in de Projectgroep en neemt hierin actief deel.
- Coördineert het (milieu)onderzoek dat door de gemeente moet worden verricht bij de voorbereiding van de ontwikkeling en het juridisch-planologisch kader. Ook het (laten) behandelen van omgevingsvergunningen en het eventueel voeren van juridisch-planologische of vergunningprocedures behoort tot het takenpakket.
- Schrijft vanuit betreffende vakdiscipline conceptadviezen, voorstellen en besluiten voor behandeling in de Projectgroep.

6. Communicatie en informatie

Analyse

Het project raakt veel doelgroepen met verschillende belangen. Denk aan BIZ/Winkeliers; zorginstellingen; scholen; kerken (2x); Beth Haim; K4; inwoners (Kerkstraat, Dorpsstraat en Rondehoep Oost; Ouderkerk-Zuid) en ondernemers uit horeca en andere branches. De verwachting is, ook gebaseerd op reacties in het verleden, dat de verschillende scenario's die denkbaar zijn voor de verkeerssituatie Kerkstraat/Kerkbrug stuiten op weerstand van de doelgroepen.

Communicatiestrategie

De communicatie richt zich op het zorgen voor een heldere en duidelijke boodschap waarom we het noodzakelijk vinden de verkeersveiligheid te verbeteren. Qua proces wordt gekozen voor het vroegtijdig betrekken van belanghebbenden en het laten zien dat we aandacht hebben voor de diversiteit van belangen. Tegelijkertijd wordt aangegeven op welke zaken doelgroepen invloed kunnen uitoefenen en in welke mate. Voorstel is dan ook belanghebbenden al te betrekken bij het bespreken van onderzoeksplan en onderzoeksresultaten, voorafgaand aan de bestuurlijke besluitvorming over het oplossingsmodel. Het voorstel is belanghebbenden bij elkaar te brengen in een werkgroep/klankbordgroep. Op die manier haken ze in een vroeg stadium aan bij het proces. De werkgroep heeft een verbindende rol naar de rest van de inwoners en ondernemers. Daarbij is het cruciaal de inbreng van de werkgroepleden serieus te nemen. We zijn daarbij transparant over hoe we de inbreng van de belanghebbenden verwerken.

Afstemming

Het is belangrijk de bewonersparticipatie goed af te stemmen met mogelijke andere participatieprocessen (zoals over de Visie 2030 en Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel) om geen "overload" voor de inwoners te krijgen.

Het voorgaande wordt uitgewerkt in een Communicatie (uitvoerings)plan, dat behoort bij dit Projectplan en dat geldt voor het jaar 2018. Het Communicatieplan wordt opgenomen in bijlage 1.

7. Planning

In de planning wordt ingegaan op de activiteiten die in 2018 worden verricht.

Globale planning

December 2017	Bespreking Projectplan in Interne Stuurgroep
Januari 2018	Vaststelling Projectplan in college
Februari 2018	Informereren gemeenteraad en beschikbaarstelling voorbereidingskrediet
Januari 2018	Uitvraag onderzoeken verkeersstructuur en (detailhandels)voorzieningen
Maart 2018	Overleg met stakeholders over onderzoeksuitvraag
2 ^e kwartaal 2018	Uitvoering onderzoeken
2 ^e kwartaal 2018	Bespreken onderzoeksresultaten en oplossingsmodellen met de stakeholders en consultatie gemeenteraad
3 ^e kwartaal 2018	Collegebesluit voor oplossingsmodel
3 ^e kwartaal 2018	Uitwerking verkeersontwerp (incl. participatie)
4 ^e kwartaal 2018	Vaststelling verkeersontwerp door college (incl. informeren gemeenteraad)
4 ^e kwartaal 2018	Vaststelling Projectplan voorbereidings- en realisatiefase door college (incl. informeren gemeenteraad)

8. Risico's

Onderstaand overzicht geeft de belangrijkste risico's en beheersmaatregelen weer.

	Risico	Beheermaatregel
1	Maatschappelijke weerstand tegen mogelijke verkeersmaatregelen in de Kerkstraat en op de Kerkbrug.	Open en transparante communicatie en actief participatieproces, waarin alle belanghebbenden worden betrokken. Draagvlak voor de plannen zo groot mogelijk maken door goede communicatie door in overleg te gaan met belanghebbenden.
2	Verlies aan kennis door personeelwisselingen is risicovol voor de voortgang, kosten en opbrengsten.	Van groot belang is dat personele wisselingen tot een minimum worden beperkt. Als dat niet kan worden voorkomen moet voldoende tijd worden ingeruimd voor overdracht van de werkzaamheden.
3	De projectorganisatie DUO+ is een extra factor waarmee rekening gehouden moet worden in de afstemming. Er is minder zicht op wat, wanneer en bij wie in behandeling is bij DUO+.	DUO+ vroegtijdig te betrekken in het project en continue afstemming hebben. Zodat de medewerkers tijdig over de juiste informatie beschikken en ingegrepen kan worden als er bijvoorbeeld onvoldoende capaciteit beschikbaar is.

Bijlage 1: Communicatieplan verkeersproject Kerkstraat en Kerkbrug