GEMEENTE WADDINXVEEN

PLAN VAN AANPAK

Behoud Identiteit Plasweg

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
2 Het project 4
2.1 Aanleiding 4
2.2 Projectgebied 4
2.3 Eindresultaat 5
2.4 Onderzoekstrategie 5
2.4.1 Nutsvoorzieningen 5
2.4.2 Riolering 5
2.4.3 Openbare verlichting 6
2.4.4 Verharding 6
2.4.5 Groen 6
2.4.6 Beschoeiing 6
2.4.7 Overige onderzoeken 7
2.5 Verkeer 7
2.5.1 Analyse verkeerssituatie 7
2.5.2 Intensiteiten 7
2.5.3 Wegcategorie 8
2.5.4 Ontwikkelingen 8
2.6 Inrichting 9
2.6.1 Huidige situatie 9
2.6.2 Ontwerpvisie 10
2.7 Participatie- en communicatiestrategie 13
2.8 Risico's 16
3 Fasering en planning 17
4 Kwaliteit 19
Bijlage 20

1 Inleiding

Dit document beschrijft het voorstel voor de integrale aanpak van het project Behoud Identiteit Plasweg en geeft aan hoe we het project beheersen en aanpakken.

De opgave voor het project bestaat uit:

- Uitvoeren van onderzoek;
- Opstellen van een programma van eisen;
- Uitwerken ontwerpvarianten in samenwerking met omwonenden en andere belanghebbenden;
- Realiseren van de herinrichting.

Na accordering door het college is dit plan van aanpak het leidende document voor ambtelijk opdrachtgever, projectleider en projectmedewerkers. Wijzigingen aangaande projectscope, specificaties en hieruit voortvloeiende veranderingen in de beheerfactoren kunnen alleen plaatsvinden via een wijzigingsverzoek.

2 Het project

2.1 Aanleiding

De Plasweg maakt onderdeel uit van de hoofdplanstructuur van Glasparel+ met als belangrijk uitgangspunt het behouden en versterken van de kwaliteit van het lintencasco als beeldbepalende structuurdrager van de Zuidplaspolder. Voor 't Suyt is het landschap leidend, waarbij de bestaande bomenlijn langs de Plasweg de structuur en richting van 't Suyt versterken. Behoud van het ontginningslint Plasweg maakt voor de Vredenburghzone onlosmakelijk deel uit van het landschap en de identiteit van de Vredenburghzone.

Voor de Plasweg ligt de nadruk op het behouden van de huidige polderstijl. De sloten, bermen, bomen en planten en de smalle weg met asfalt moeten behouden blijven vanwege hun historische waarde. Dit kan problemen geven met de veiligheid in het verkeer en de ondergrondse infrastructuur. Als het nodig is om de weg anders in te richten gebeurt dit altijd op een subtiele manier die past bij de huidige polderstijl.

In de bestuursopdracht is als hoofddoelstelling voor het behoud van de identiteit van de Plasweg het creëren van een veilig en toekomstig inrichtingsontwerp in samenwerking met inwoners en belanghebbenden opgenomen. Om de identiteit van de Plasweg te kunnen behouden moeten in ieder geval:

- De ingrepen in de bestaande laanbeplanting in stappen uitgevoerd worden;
- De omvorming van de weginrichting naar 30 km, enkel toegankelijk voor fiets-/wandelverkeer, bestemmingsverkeer plaatsvinden;
- De bestaande openbare verlichting vervangen worden.

2.2 Projectgebied

De Plasweg ligt centraal in en is te typeren als de ruimtelijke ruggengraat van de wijk Glasparel+. Voor de nieuwbouwontwikkellocaties 't Suyt en de Vredenburghzone vormt de cultuurhistorische Plasweg de grens van deze plangebieden. Het projectgebied van deze opgave is weergegeven in onderstaand figuur.

Projectgebied

2.3 Eindresultaat

Het beoogde eindresultaat voor dit project is om binnen de gestelde kaders te komen tot realisatie van een veilige en duurzame ingerichte openbare ruimte. Het beoogde resultaat voor de scope van dit plan van aanpak is een breed gedragen inrichtingsplan van de openbare ruimte, dat voldoet aan de gestelde doelstelling.

Dit project is succesvol indien is voldaan aan de volgende resultaten:

- De wensen van de omwonenden en andere belanghebbenden zijn zoveel mogelijk in het ontwerp opgenomen, we hebben betrokkenheid en samenwerking gecreëerd en dit alles een goede plek gegeven tijdens het proces van onderzoek, ontwerp en uitvoering;
- Samenwerking met nutsbedrijven aan een integrale aanpak van herinrichting;
- De verkeersveiligheid en bomenlaanstructuur van de Plasweg is verbeterd;
- Vastgesteld inrichtingsplan, dat voldoet aan de basiskwaliteit zoals vastgelegd in de Visie beheer openbare ruimte 2017 en Integraal beheerplan openbare ruimte 2021-2024;
- Gerealiseerde herinrichting conform planning en binnen beschikbaar gesteld budget.

Na vaststelling van het inrichtingsplan worden de subdoelstellingen voor de vervolgfasen uitgewerkt en opgenomen in het integraal plan van aanpak.

2.4 Onderzoekstrategie

Voorafgaand aan de ontwerpfase is het evident een totaalbeeld te vormen van de benodigde onderzoeken en de aanpak hiervan. Elke onderzoek kent een eigen procedure en doorlooptijd.

2.4.1 Nutsvoorzieningen

De beheerder van de gas- en elektraleidingen (Stedin) heeft op basis van technisch onderzoek geconstateerd dat de laagspanningskabels in het zuidelijk deel grotendeels vanaf 2017 zijn aangelegd. De aanwezig gasleidingen zijn van 2014 of eerder. Daarnaast zijn de waterleidingen van netbeheerder Oasen grotendeels vervangen in 2020. In een zo vroeg mogelijk stadium moet worden onderzocht in hoeverre de huidige kabeltracés van invloed zijn op het herinrichtingsontwerp en dienen de werkzaamheden te worden afgestemd in voorbereiding en realisatie.

Als onderdeel van de energietransitie onderzoekt de gemeente of de aanleg van een warmtenet voor het gebied Groenswaard, Vondelwijk en Peter Zuidlaan en Horstenbuurt (GVPH) mogelijk is. Het wenstracé van dit warmtenet is voorzien over de Plasweg. Onderzocht moet worden of het benodigd ruimtebeslag voor de leidingen van het warmtenet inpasbaar zijn en wat de consequenties zijn voor het ontwerp en de uitvoering van de Plasweg.

Voor de nadere afstemming van de werkzaamheden aan kabels en leidingen initiëren we een separaat coördinatie overleg met alle netbeheerders.

2.4.2 Riolering

In 1980 is een persriool, voor afvoer van vuilwater aangelegd. Gemiddeld 1 keer per 10 jaar worden rioolleidingen voor de afvoer van vuilwater in de gemeente gereinigd en geïnspecteerd met een videocamera. De laatste inspectie is van 2018. Daaruit komen geen belangrijke aandachtspunten. Het persriool en naastgelegen laagspanningskabel moeten gehandhaafd blijven. De afwatering van het hemelwater moet afstromen via het maaiveld, er worden geen kolken toegepast.

Een aantal duikers in de watergangen parallel aan de Plasweg liggen laag en zouden volgens het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard een grotere diameter moeten hebben, dit is een verbetering voor de aan- en afvoer van water, en ook voor de waterkwaliteit. In de ontwerpfase wordt onderzocht welke maatregelen er moeten worden getroffen.

2.4.3 Openbare verlichting

De huidige staat is over het algemeen zeer slecht, dit geldt zowel voor de kabels als de masten en armaturen. Met de herinrichting wordt de openbare verlichting vervangen, hiervoor is budget beschikbaar. De elektrakasten zijn allemaal aangepast en op orde.

Als onderdeel van het inrichtingsplan wordt een verlichtingsplan opgesteld passend bij het verkeersregime en de nieuwe inrichting van de weg. Knelpunten zijn de beperkte ruimte in verband met de bomen en bestaande kabels en leidingen.

2.4.4 Verharding

De Plasweg is ongeveer 3 km lang en bestaat al sinds 1850 en heeft tot 1958 de Noordelijke Dwarsweg geheten. De weg is voornamelijk gebruikt voor agrarische doeleinden, een typische polderweg. In de laatste 20 jaar is er veel veranderd door onder andere de bereikbaarheid van de woningen.

In 2015 is op het noordelijk deel van de Plasweg een asfaltdeklaag vervangen, verder zijn geen onderhoudsmaatregelen uit het verleden bekend. In de afgelopen periode heeft door toename van bouwverkeer de asfaltverharding op veel plekken schade opgelopen. Om de staat van de Plasweg te onderzoeken heeft eind 2022 een verhardingsonderzoek plaatsgevonden. Hierbij is naar de constructieopbouw, draagkracht en restlevensduur van de verhardingsconstructie gekeken.

Uit radarmetingen is op te maken dat in het verleden aan de zijkant van de weg uitvullingen zijn aangebracht om verzakkingen ongedaan te maken. De gemiddelde asfaltdikte van de Plasweg bedraagt in het rijspoor 25 cm met een funderingslaag van 31 cm. De asfaltdikte in het midden van de weg bedraagt circa 16 cm, terwijl aan de kant soms 35 cm asfalt zit. De funderingsdikte is relatief constant.

Een draagkrachtmeting laat zien dat de draagkracht en levensduur van de wegverharding in het rijspoor onvoldoende groot is. Het grootste deel van de weg blijkt onvoldoende geschikt om het toekomstig verkeer te kunnen dragen. Een reconstructie ligt voor de hand.

Op basis van het verhardingsonderzoek wordt nader onderzocht welke onderhoudsmaatregelen er nodig zijn en welke gevolgen dit heeft voor het wegbeheer.

2.4.5 Groen

De bomen aan de Plasweg vormen een karakteristieke laanstructuur. De bomen vormen een fraaie laan en vervullen een belangrijke functie, namelijk het vasthouden van de grond. Zonder deze bomen zou de weg makkelijker eroderen en uiteindelijk wegzakken. Het totale bomenbestand bedraagt 406 bomen, voornamelijk gewone essen. Ook staan er 9 grootbladige elzen. Van de 406 bomen zijn inmiddels 84 bomen gekapt.

Eind 2022 is er een Bomen Effect Analyse uitgevoerd om de mogelijk (negatieve) gevolgen van de voorgenomen herinrichtingswerkzaamheden aan de Plasweg te onderzoeken. De groeiplaats van de bomen is niet ideaal doordat het asfalt bij vrijwel elke boom zeer dicht op de stamvoet ligt. Door de jaren heen zijn veel bomen gekapt en nieuwe aangeplant. Een aantal oudere bomen heeft als aanplantjaar circa 1950. De meeste bomen hebben een onvoldoende tot slechte conditie, veelal vanwege aantasting door essentaksterfte, een niet optimale groeiplaats of een combinatie daarvan. Ongeveer de helft van de bomen heeft een toekomstverwachting van 5 tot 15 jaar en de andere helft heeft een toekomstverwachting van 1 tot 5 jaar.

Wanneer een eerste inrichtingsplan van de Plasweg beschikbaar is, wordt dit plan getoetst op de gevolgen voor de bomen.

2.4.6 Beschoeiing

De Plasweg is een relatief smalle dijkweg met aan beide zijden watergangen met steile taluds. De bermen zijn smal en aan de zijde van de watergangen niet voorzien van een beschoeiing.

Op een aantal locaties langs de Plasweg kalft de grond ter hoogte van de watergangen af, om dit te voorkomen wordt onderzocht waar beschoeiing moet worden aangebracht.

Met name tussen de Arie Kempkesweg en de Bredeweg is afkalving geconstateerd. Het heeft de voorkeur om zoveel mogelijk natuurvriendelijk oevers aan te brengen.

2.4.7 Overige onderzoeken

Naast de benodigde vooronderzoeken in de bodem en ondergrondse infrastructuur zetten we minimaal de volgende onderzoeken uit.

- Milieukundig historisch bodemonderzoek
- Geotechnisch onderzoek
- Archeologisch vooronderzoek
- Omgevingsanalyse

2.5 Verkeer

De Plasweg is een oude karaktervolle lintweg met een gemengd profiel waar auto's, fietsers en voetgangers dezelfde ruimte delen. Beeldbepalend voor de Plasweg is het dijklichaam met aan weerszijden volwassen bomen, sloten en de tweezijdige bewoning van het lint.

Met de aanleg van de provinciale weg en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving is de verkeersdruk aan het veranderen. Om te zorgen dat de weg aansluit bij de toekomstige verkeersdruk wordt, met het geplande onderhoud van de weg, de mogelijkheid aangegrepen om de weg opnieuw in te richten. Hierbij moet de huidige poldersfeer zo veel mogelijk in stand gehouden worden, maar moet er ook rekening gehouden worden met de intensiteit van het verkeer en de veiligheid voor voetgangers en fietsers. Voor het project is onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie en de mogelijkheden voor een herinrichting.

2.5.1 Analyse verkeerssituatie

De Plasweg is een erftoegangsweg waarvan een deel binnen de bebouwde kom en een deel buiten de bebouwde kom gelegen is. De weg biedt toegang tot woningen, bedrijven en sportvoorzieningen en heeft vooral te maken met bestemmingsverkeer. In het fietsnetwerk vervult de weg de rol van regionale fietsroute. Uit de fietsvisie 2020 van de Fietsersbond Waddinxveen komt naar voren dat de weg mogelijk ook geschikt zou zijn om het hoofdfietsnetwerk uit te breiden.

De weg is opgesplitst in stukken met een maximumsnelheid van 60 km/h en stukken met een maximumsnelheid van 30 km/h. Op het deel waar 60km/h gereden mag worden is er een groot snelheidsverschil tussen langzaam verkeer en auto's. Dit snelheidsverschil is niet comfortabel. Op de stukken waar 30 km/h gereden mag worden wordt vaak te hard gereden, waardoor het snelheidsverschil wederom groot is.

Op de Plasweg vinden relatief weinig ongevallen plaats. De ongevallen die plaatsvinden komen vooral voor rond de kruising Onderweg-Sniepweg en het zuidelijk deel van de Plasweg. Er is geen duidelijke trend te zien in de ongevallen over de jaren. Wat wel opvalt is dat bij de ongevallen in de laatste jaren meer gewonden vielen.

2.5.2 Intensiteiten

De Plasweg is een oude lintweg waar vooral bestemmingsverkeer gebruik van maakt. De verkeersintensiteiten variëren tussen de 500 en 3000 motorvoertuigen per etmaal, met een gemiddelde van rond de 1000 motorvoertuigen per etmaal. Wat verder opvalt aan de intensiteiten is dat er een duidelijke piek zit in het autoverkeer rond het avonduur, waarschijnlijk veroorzaakt door de sportclubs.

De maximaal passende verkeersintensiteit voor een weg is afhankelijk van de functie in het netwerk en de weginrichting. Als het gebruik van de weg niet goed samenhangt met de wegfunctie en/of inrichting kan dit voor knelpunten leiden op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.
Het kennisinstituut CROW heeft maximaal acceptabele verkeersintensiteiten geformuleerd afhankelijk van de wegcategorie. De Plasweg is qua functie een erftoegangsweg, deels binnen en deels buiten de kom. De maximaal acceptabele intensiteit buiten de kom is 2.500 verkeersbewegingen per dag en binnen de kom maximaal 4.000 verkeersbewegingen per dag. Het verschil komt met name door de geldende maximumsnelheid voor het autoverkeer, binnen de kom geldt een veiligere snelheidslimiet van 30 km/u en buiten de kom geldt 60 km/u.

Het noordelijk deel van de Plasweg is qua verkeersintensiteiten het drukst. Naar het zuiden toe neemt dit af. De doortrekking van de Vredenburglaan (april 2021) heeft gezorgd voor een afname van verkeer in het meest noordelijke deel. Door de ontwikkelingen rondom de Plasweg zal het gebruik in het zuidelijk deel in de toekomst toenemen. In het noordelijk deel is deze toename ook te zien rondom woningbouwontwikkeling 't Suyt. In het meest noordelijk deel is een afname te zien, die mogelijk veroorzaakt wordt door de doortrekking van de Vredenburghlaan en de knip in de Onderweg. Op de rest van het noordelijk deel neemt de intensiteit juist iets toe.

De Plasweg is qua fietsintensiteiten noordelijk het drukst en zuidelijk rustiger. In de prognose voor 2040 is er een flinke toename te zien in de fiets intensiteiten over de hele Plasweg, met name onder in het noordelijke deel en het zuidelijke deel. De toename in het zuidelijk deel ligt rondom de ontwikkellocaties.

De aanleg van de provinciale weg en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving zorgen voor een verandering in de verkeersdruk. De ruimtelijk ontwikkelingen zorgen voor extra mobiliteit en een verandering van de omgeving van de Plasweg. Het doortrekken van de Vredenburglaan zorgt voor afname verkeer in noordelijk deel. Gemiddeld neemt de verkeersdruk iets toe.

2.5.3 Wegcategorie

Aan de hand van de analyse van de verkeerssituatie zijn er twee wegcategorieën die overwogen kunnen worden:

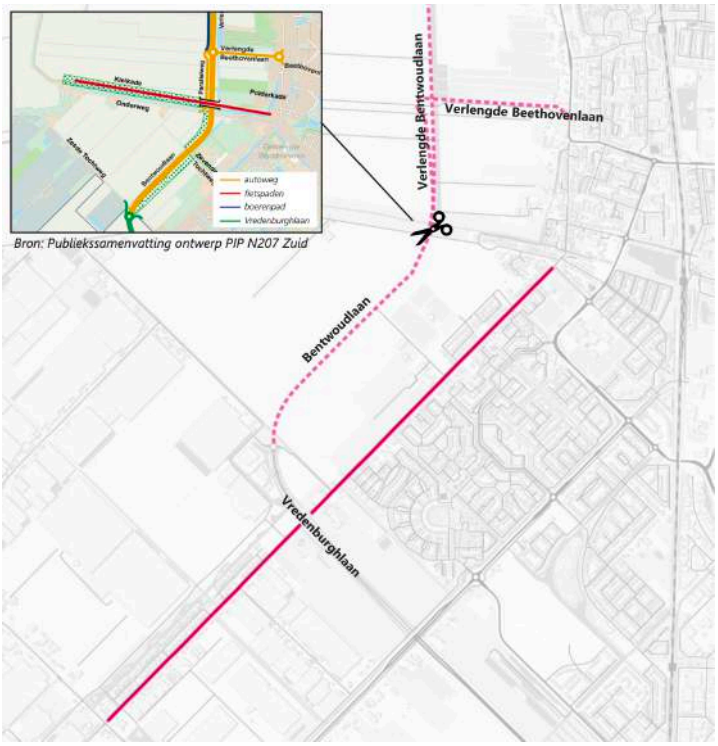
- Woonerf (max. 1000 mvt per etmaal)
- Erftoegangsweg (max. 4000 mvt per etmaal)

Aangezien de verkeersintensiteiten net aan de hoge kant liggen voor een woonerf, is een erftoegangsweg het meest passend. Het verschil tussen een erf en een erftoegangsweg is de snelheidslimiet en de scheiding tussen voetgangers- en verkeersruimte. Een erftoegangsweg heeft een apart trottoir, terwijl bij woonerven voetgangers overal mogen lopen en ander verkeer (auto's en fietsers) zich hierop aan moet passen.

2.5.4 Ontwikkelingen

Rondom de Plasweg wordt in de komende jaren veel ontwikkeld, zowel woningbouw als bedrijventerreinen. Op het noordelijk deel zal de woningbouwlocatie 't Suyt zorgen voor een toename in mobiliteit, ook al wordt deze locatie deels ontsloten via de onderweg. In het zuidelijk deel zal met name de woningbouw van de ontwikkeling Glasparel+ zorgen voor een toename aan mobiliteit op en rond de Plasweg. De invulling van de andere delen van Glasparel+ is nog onzeker, maar zal waarschijnlijk neerkomen op bedrijventerreinen die grotendeels via andere wegen ontsloten zullen worden.

Wat betreft infra ontwikkelingen in de omgeving van de Plasweg is er de ontwikkeling van de provinciale weg N207 Zuid. Deze weg moet ervoor zorgen dat Boskoop, Hazerswoude-Dorp en Waddinxveen bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijven. Het eerste deel van dit project, de Vredenburghlaan in Waddinxveen is in april 2021 in gebruik genomen. De verwachtte uitvoering van het vervolg vindt plaats tussen 2023-2025. Het gaat hierbij om de aanleg en inpassing van een nieuwe provinciale weg ten westen van de kernen van Waddinxveen en Boskoop: de Bentwoudlaan en Verlengde Bentwoudlaan. Hieromheen vinden nog enkele andere infrastructurele maatregelen plaats. Een van de maatregelen die invloed kan hebben op de verkeerssituatie op de Plasweg is een knip bij de Onderweg.



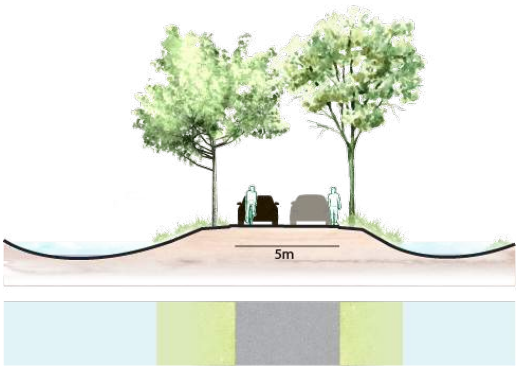
Overzicht infra ontwikkelingen

2.6 Inrichting

2.6.1 Huidige situatie

Er liggen verschillende functies aan en rondom de Plasweg. Rondom het zuidelijke deel van de weg liggen vooral bedrijventerreinen en in het noordelijke deel vooral woningen en sportclubs. Het noordelijke deel van de Plasweg heeft een variabel profiel met verschillende breedtes, drempels en een wegversmalling. Op dit deel van de weg sluiten verschillende fietsverbindingen uit de wijken aan. De aangrenzende functies zijn woningbouw en sport. Het zuidelijk deel van de Plasweg heeft een veel consistenter profiel dan het noordelijk deel met aan weerszijden vooral woningbouw en enkele bedrijven.

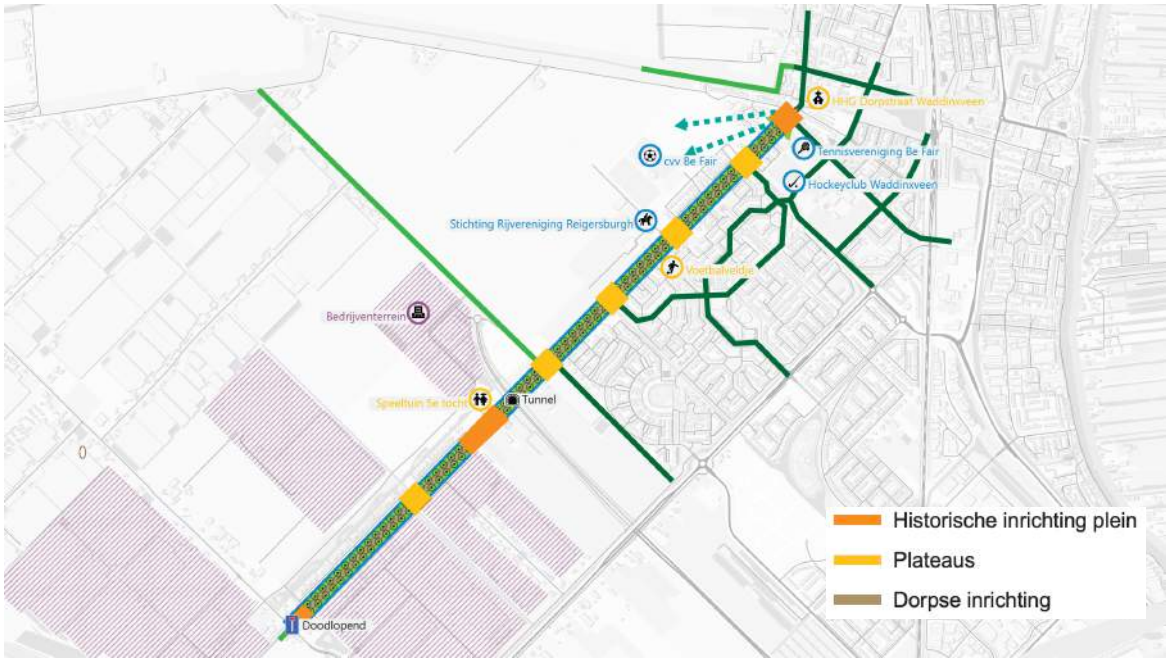
Het huidig profiel van de Plasweg is gemiddeld genomen vijf meter breed. Om tot een passende inrichting te komen zijn verschillende typen inrichtingen onderzocht. Zo is er gekeken naar een inrichting conform de richtlijnen van het CROW, een inrichting die passend is binnen de bomen om het karakter van de weg te behouden en een inrichting die meer de fietsers centraal stelt (fietsroute).



Huidig wegprofiel Plasweg

2.6.2 Ontwerpvisie

Om de snelheid uit de weg te halen en het karakter van de weg te benadrukken wordt in de inrichting gebruik gemaakt van een afwisseling tussen pleinen, plateaus en een dorpse inrichting van de weg. De pleinen bevinden zich op plekken waar cultuurhistorische waarde is. De plateaus dienen om de weg veiliger te maken en bevinden zich dan ook op plekken waar verschillende verkeersstromen samenkomen.



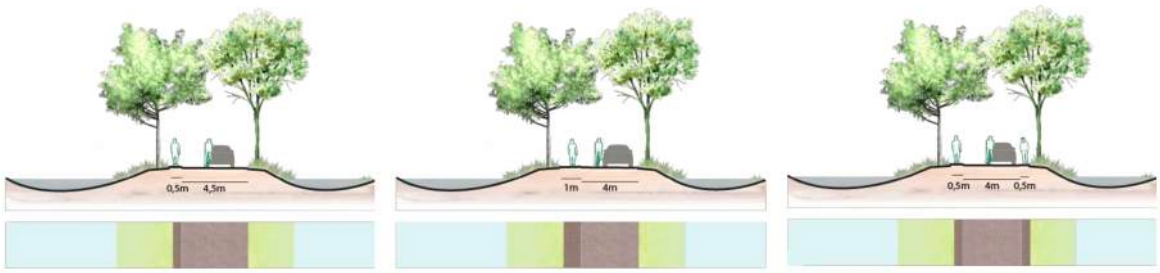
Overzicht stedenbouwkundige indeling

Inrichting erftoegangsweg

Een erftoegangsweg wordt gekenmerkt door een lage snelheidslimiet en een menging van auto's en fietsers op dezelfde rijbaan. Woonstraten in 30-km zones zijn erftoegangswegen. De verblijfsfunctie staat hier centraal, en niet de verkeersfunctie. Een erftoegangsweg heeft volgens de richtlijn één gemengde rijbaan en een apart trottoir voor voetgangers. De rijbaanbreedte is afhankelijk van de maatgevende situatie. In geval van tweerichtingen fiets- en autoverkeer dient de rijbaan tenminste 4,8 meter te zijn. Dit wordt door stedenbouwkundigen vaak naar beneden afgerond op 4,5 meter. Dit past nog net binnen de bomenrijen van de Plasweg, maar er is onvoldoende ruimte om aanliggend ook een voetpad te maken.

Voor de inpassing van een richtlijnconform profiel moet ofwel een bomenrij verdwijnen, ofwel is een verbreding van het wegtalud nodig (bijvoorbeeld door plaatsing van een damwand over de gehele weglengte). Het weghalen van de bomen alsook een damwand tast het historische karakter van de lintweg aan, ook zijn hier hoge kosten mee gemoeid.

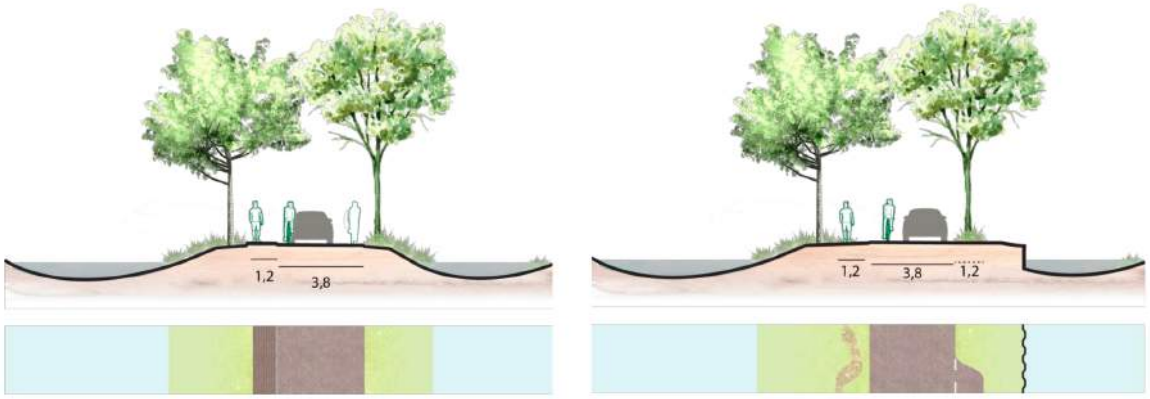
Door concessies te doen is een profiel binnen de bomenrijen denkbaar, waarmee de uitstraling en het karakter van de lintweg behouden blijven. Zowel de rijbaan als het voetpad dient versmald te worden. Het voetpad kan op nagenoeg hetzelfde niveau als de rijbaan aangelegd worden, zodat voertuigen incidenteel uit kunnen wijken over het voetpad bij het passeren van een tegenligger. Het voetpad kan met een andere steen of ander steenmotief aangelegd worden om de scheiding duidelijk te maken. Er kan gespeeld worden met de verdeling van de beschikbare breedte voor het voetpad of de rijbaan.



Wegindelingen met voetpad

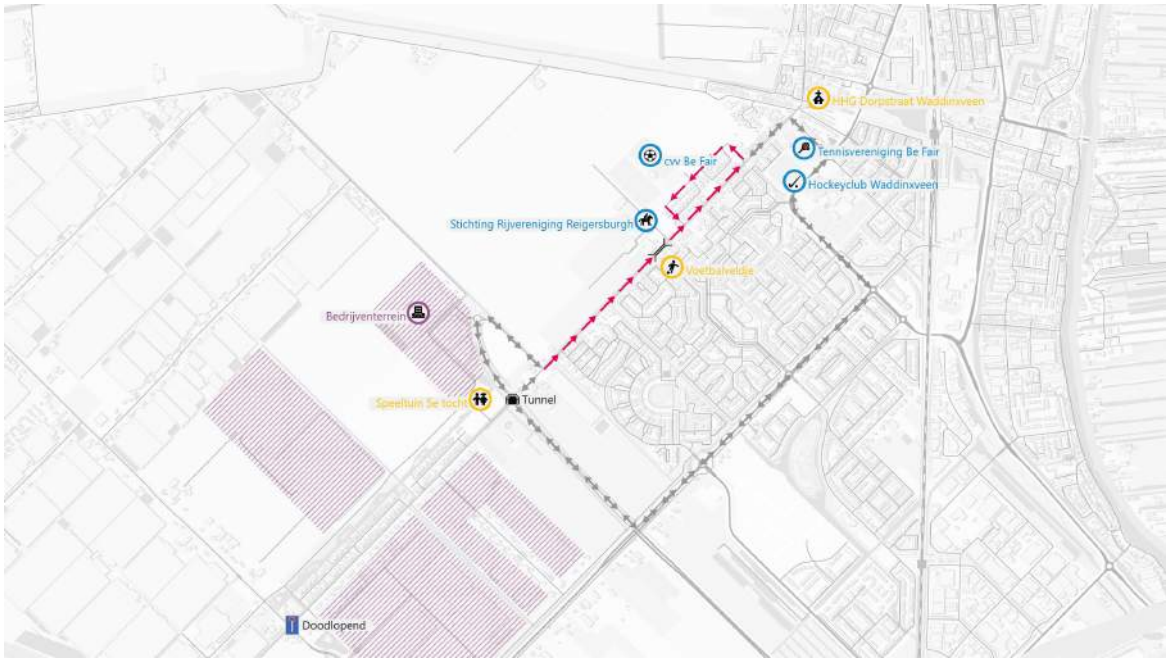
Eenrichtingsverkeer

Door eenrichtingsverkeer in te stellen is een profiel mogelijk binnen de bomen dat meer aan de richtlijnen voldoet. De rijbaan kan richtlijnconform ingericht worden, enkel het voetpad is met 1.2 meter breedte aan de krappe kant. Een andere optie is het versmallen van de rijbaan en gebruik maken van passeerhavens. Bij lage verkeersintensiteiten zijn dit soort verkeersbeperkingen prima denkbaar. Voor de aanleg van de passerhavens zijn opnieuw damwanden nodig, en passeerhavens doorbreken de laanwerking van de historische lintweg.



Wegindelingen met voetpad en passeerhavens

Het instellen van eenrichtingsverkeer kan gunstig zijn voor de verkeerssituatie en veiligheid op de Plasweg. Aanbevolen wordt enkel op het noordelijk deel eenrichtingsverkeer in te stellen (het zuidelijk deel is een stuk rustiger), en van zuid naar noord. Door het wijkje erbij te betrekken kan een circuitje naar de sportclubs gemaakt worden. Het meest noordelijk deel nabij de Sniepweg kan tweerichtingen verkeer blijven, hier is een vrijliggend voetpad aanwezig.



Route eenrichtingsverkeer

De intensiteiten op de Plasweg worden logischerwijs lager bij het invoeren van éénrichtingsverkeer. In het noordelijk deel komen deze op gemiddeld 1000 mvt per etmaal te liggen, wat profielen met een smallere rijbaan geschikt maakt.

Het toegankelijk maken van de Plasweg voor slechts één richting zorgt logischerwijs voor een verschuiving van het verkeer. Een groot deel van het verkeer rijdt nu via de Dreef en Beijerincklaan en een kleiner deel via de Onderweg en Zesde Tochtweg. Wanneer de provinciale weg wordt doorgetrokken en er een knip wordt gemaakt in de Onderweg, zal het verkeer over de noordelijke route in de toekomst niet meer mogelijk zijn. Het verkeer op deze route zal dus een andere route gaan kiezen. De verwachting is dat de provinciale weg dit deels op zal vangen en ook de zuidelijke route zal gaan ontlasten.

Fietsstraat
Een andere optie voor de inrichting is om de nadruk te leggen op de fiets. Hierbij kan er gekozen worden voor een fietsstraat, fietspaden en fietsstroken. Met de huidige en verwachtte toekomstige intensiteiten is het inrichten van de weg met een nadruk op de fiets niet nodig, maar wanneer de weg in de toekomst opgenomen wordt in het hoofdnetwerk zouden deze opties overwogen kunnen worden. Er moet dan ofwel een concessie gedaan worden aan de richtlijnen of het historische karakter van de lintweg. Bij het laatste zijn hoge kosten gemoeid.

Wegindelingen met fietsstraat en voetpad

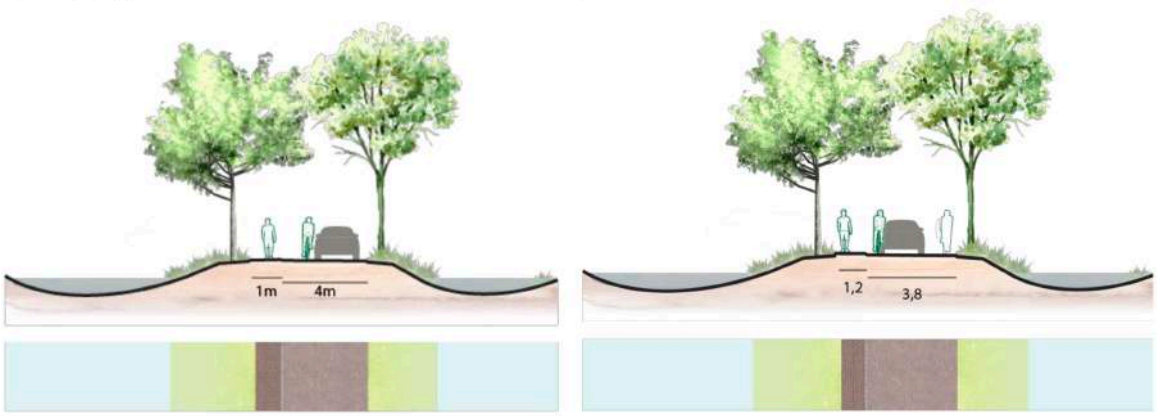
Materialisering
Naast de indeling en het profiel van de weg is een ander onderdeel van het ontwerp de materialisering. Hierbij kan er gekozen worden voor verschillende types, elk met hun voor- en nadelen.

- Elementenverharding (klinkers/bakstenen)
  - \+ Uitstraling die past bij oude lintweg
  - \+ Snelheidsremmend effect (t.o.v. strak asfalt)
  - \- Vanwege risico op verzakkingen niet wenselijk
- Asfalt met streetprint
  - \+ Uitstraling elementenverharding (geeft de weg meer karakter)
  - \+ Snelheidsremmend effect (t.o.v. strak asfalt)
- Strak asfalt (huidig)
  - \- Uitstraling huidige wegdekverharding
  - \- Nodigt uit tot hard rijden

Vanuit verkeers- en onderhoud technisch oogpunt heeft asfalt met streetprint de voorkeur.

Voorkeursprofiel
Om het karakter van de een oude lintweg te behouden raden we aan om te kiezen voor een profiel tussen de bomen. Dit profiel wijkt af van de CROW-richtlijnen, maar met een hoogwaardige inrichting en uitstraling als oude lintweg is een dergelijke inrichting goed denkbaar. Voetgangers zullen langs de rijbaan blijven lopen op een aangewezen strook die ook overrijdbaar is voor autoverkeer. De toepassing van plateau's en pleinen in het profiel, plus asfalt met streetprint geven de weg karakter, en hebben een snelheidsremmend effect op het autoverkeer. Aangezien afgeweken wordt van de richtlijnen is het belangrijk om de verkeerssituatie en veiligheid te blijven monitoren en zo nodig extra verkeerstremmende maatregelen te nemen zoals eenrichtingsverkeer of een gedeeltelijke afsluiting.

Geadviseerd wordt te kiezen voor een profiel dat zowel voor tweerichting als eenrichtingsverkeer passend is, zodat bij een latere instelling van eenrichtingsverkeer de inrichting niet meer aangepast hoeft te worden. Dit profiel zit ergens tussen het eenrichtings-profiel en het tweerichtingen-profiel in.



Wegindelingen met tweerichtingen en eenrichting

2.7 Participatie- en communicatiestrategie

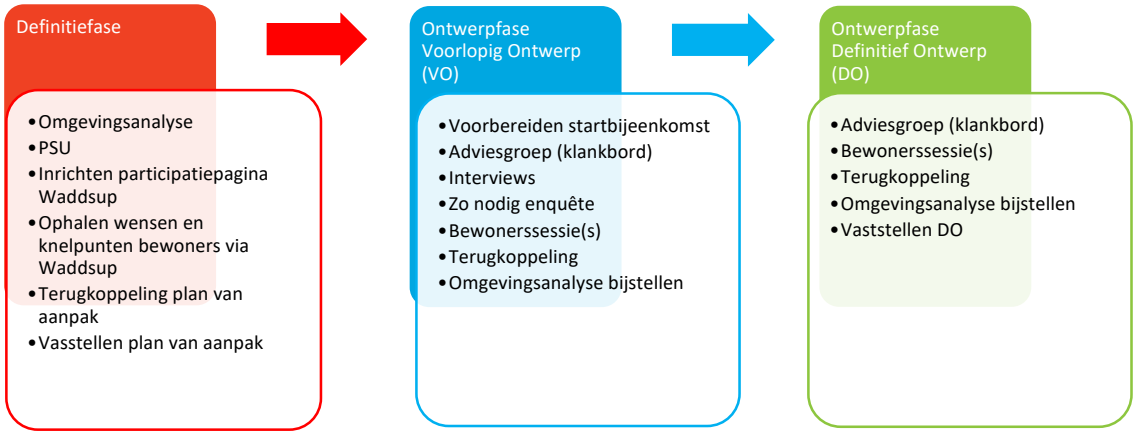
Participatie is een speerpunt in het project. Dit betekent dat we een interactief ontwerpproces inrichten met omwonenden en andere belanghebbenden, met zo veel mogelijk ruimte voor inbreng en inspraak. Ons doel is de wensen van mensen zoveel mogelijk in het ontwerp op te nemen, betrokkenheid en samenwerking te creëren en dit alles een goede plek te geven tijdens het proces van onderzoek, ontwerp en uitvoering.

Participatie en communicatie zijn integraal onderdeel van het project. Vanaf het begin bekijken we waar participatieruimte (ruimte voor input en aanpassing) is en waar die beperkt wordt, bijvoorbeeld door juridische, financiële of beleidsmatige kaders. Thema's waarop participatie goed mogelijk is, zijn groen, verlichting en verkeersveiligheid.

In april 2022 hebben we de bewoners van de Plasweg en directe omgeving via een bewonersbrief geïnformeerd over de voorgenomen plannen. Via het participatieplatform Waddsup hebben we bewoners gevraagd wat zij goed en minder goed vinden aan de huidige inrichting van de Plasweg, welke ideeën er zijn voor een nieuwe inrichting. Een samenvatting van de ingekomen reacties zijn verwerkt in een infographic, zie bijlage 1. In de ontwerpfase wordt een besluit genomen over welke ideeën er in het ontwerp kunnen worden ingepast.

Maatwerk
Voor een geslaagd interactief proces is betrokkenheid van omwonenden en andere belanghebbenden van groot belang. We zetten daarop in met passende middelen en sluiten bovendien zoveel mogelijk aan bij de wensen en eigen kanalen van de mensen. We baseren de wijze van participatie en communicatie op onze (ervarings)kennis en gesprekken met stakeholders.

Proces
Het participatie- en communicatieproces per projectfase tot de voorbereidingsfase ziet er schematisch als volgt uit:



De communicatie en participatie richten we in vanuit de projectfasen en rondom de projectmijlpalen. Dit doen we om continu en gericht kansen te benutten voor interactiviteit, betrokkenheid en samenwerking. Het betekent dus ook dat we per fase onderdelen zo nodig herijken en hierop bijsturen. Het biedt ruimte voor flexibiliteit.

Omgevingsanalyse
Bij iedere start van een fase stellen we een omgevingsanalyse op, hiermee monitoren we wat er in de omgeving gebeurt, wie gaan we betrekken en in welke rol en met welke invloed. Een analyse van de omgeving bij de definitiefase is toegevoegd als bijlage 2.

PSU
Om beter inzicht te krijgen in de verschillende krachtenvelden, risico's, achtergronden en interne samenwerking is met het beoogd projectteam een Project Start Up gehouden. De resultaten hiervan zijn opgenomen in dit plan van aanpak. In bijlage 3 is een samenvatting weergegeven.

Startbijeenkomst
Het project start officieel met een interactieve bijeenkomst waar we met de omwonenden en andere belanghebbenden in gesprek gaan over het project en het participatieproces. Belangrijk is daarbij zowel de ruimte voor participatie te laten zien, als de onontkoombare kaders en het waarom daarvan.

Eventuele onderzoeksresultaten zijn voor de liefhebbers beschikbaar. We vragen hen ook hoe ze in het proces betrokken willen worden. De voorbereiding van deze bijeenkomst doen we samen met enkele reeds bekende stakeholders.

Bewonerssessies
In de ontwerpfase organiseren we sessies voor omwonenden en andere belanghebbenden die mee willen doen met het project.

Er zijn op twee momenten een (of meerdere) sessies voorzien:
1. In de ontwerpfase rondom het Voorlopig Ontwerp (Q2 2023) – Voorleggen meerdere ontwerpvarianten. Ruimte voor reactie en inbreng. Mogelijk tweede sessie voor het nader invullen van deelaspecten als groen, verkeersveiligheid, verlichting etc.
2. In de ontwerpfase rondom het Definitief Ontwerp (Q4 2023) – Voorleggen Definitief Ontwerp. Ruimte voor reactie en inbreng.

Gedurende het proces houden we alle stakeholders op de hoogte van de voortgang van het project, de inbreng en welke plek dit krijgt in de ontwerpen.

Adviesgroep
Bij voldoende belangstelling geven we participanten de mogelijkheid als Adviesgroep input te geven aan het projectteam. De groep heeft een adviserende rol ten aanzien van het proces en de participatieaanpak voor de herinrichting van de Plasweg. De Adviesgroep komt minimaal viermaal bijeen rondom de volgende onderwerpen: participatieproces, Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp. Daarnaast speelt de groep een rol tijdens de realisatie om deze zo goed mogelijk te laten verlopen.

Diverse communicatiemiddelen
Overeenkomstig de rollen van diverse stakeholders, de invloed die er mogelijk is en wat we met de participatie en communicatie beogen, bepalen we welke communicatiemiddelen we inzetten, zowel formeel als informeel. De communicatiekalender geeft overzicht met wie, wanneer en op welke manier we communiceren.

Naast de startbijeenkomst, interviews, (eventuele) enquêtes, verschillende bewonerssessies, sluiten we zoveel mogelijk aan bij de communicatiekanalen van de mensen zelf. Verder gebruiken we het participatieplatform Waddsup van de gemeente, social media en een nieuwsbrief.

Waddsup
Op het participatieplatform van de gemeente richten we een pagina in over de herinrichting van de Plasweg overeenkomstig de webrichtlijnen van de gemeente.

Onderdelen die op de pagina zullen terugkomen zijn.
- Korte omschrijving project (kernboodschap)
- Nieuws
- Q&A die we steeds aanvullen
- Globale planning van het project met agenda
- Projectdocumenten
- Contactgegevens

Nieuwsbrief
De omwonenden en andere belanghebbenden houden we structureel op de hoogte met een nieuwsbrief, met specifieke zaken over het project.

2.8 Risico's

Voor het project is een risicoanalyse opgesteld. Gedurende het gehele proces worden risico's geanalyseerd, gewogen en beheersmaatregelen benoemd. De analyse is een dynamisch proces waarbij we in elke projectfase de risico's vastleggen.

De risicoanalyse doorloopt een aantal stappen:

- risico-inventarisatie, (waar zijn risico's, bedreigingen, maar ook kansen te beheersen);
- risico-kwalificatie (de kans dat een bedreiging zich voordoet en wat de gevolgen hiervan zijn);
- risico-allocatie (voor en door welke partij is het risico te beheersen);
- risico-beheersmaatregelen (preventief, repressief of correctief);
- monitoring van de risico's en beheersmaatregelen.

Gaandeweg het project worden beheersmaatregelen geactualiseerd.

3 Fasering en planning

Het gehele project bestaat in principe uit vijf fasen die hun eigen planning kennen. Dit plan van aanpak omvat de initiatieffase t/m ontwerpfase en geeft een doorkijk naar het vervolg. De diverse fasen zijn hieronder apart beschreven.

Initiatieffase	**Planning**
Resultaat: Projectopdracht	
Activiteiten: - Opstellen projectopdracht - Voorbereiden besluitvorming college B&W - Akkoord ambtelijk opdrachtgever en bestuurlijk opdrachtgever	Q4 2021 - Q1 2022
Mijlpalen/beslismomenten: Vaststellen projectopdracht	Februari 2022

Definitiefase	**Planning**
Resultaat: Plan van aanpak	
Activiteiten: - Projectstartup met beoogd projectteam - Bewonersonderzoek (Waddsup) - Gesprekken vereniging behoud landelijk Waddinxveen - Onderzoekstrategie bepalen en onderzoeken uitvoeren t.b.v. verhardingen, nutsleidingen, verkeer, groen en meer - Opstellen integraal plan van aanpak met projectteam incl. communicatie- en participatiestrategie - Voorbereiden besluitvorming college B&W - Akkoord ambtelijk opdrachtgever en bestuurlijk opdrachtgever	Q2 2022 - Q4 2022
Mijlpalen/beslismomenten: Vaststellen plan van aanpak op basis daarvan opdracht verlenen aan ingenieursbureau voor maken van ontwerp	Februari 2023

Ontwerpfase	**Planning**
Resultaat: Voorlopig (VO) en Definitief Ontwerp (DO) voor de inrichting	
Activiteiten VO: - Onderzoeken uitvoeren en maatregelen bepalen t.b.v. bodem, milieu, archeologie, kabels en leidingen en meer - Verdiepen omgevingsanalyse met input uit vorige fase - Opstellen voorlopig programma van eisen (PvE) - Startbijeenkomst bewoners en andere belanghebbenden - Instellen Adviesgroep - Verdiepende interviews met diverse stakeholders (hulpdiensten, nutsbedrijven, PZH, ontwikkelaars) - Bespreken PvE met Adviesgroep - Opstellen concept voorlopige ontwerpvarianten (VO) door ingenieursbureau met projectteam - Bespreken met Adviesgroep - Bewoners en andere belanghebbenden betrekken d.m.v. bewonerssessie - Verwerken input in VO - Opstellen kostenraming - Terugkoppelen resultaten naar alle partijen	Q2 2023 - Q3 2023

Mijlpalen/beslismomenten: Vaststellen PvE door ambtelijk opdrachtgever Vaststellen VO door ambtelijk opdrachtgever Opdracht verlenen voor definitief ontwerp (DO)	September 2023
Activiteiten DO: - Opstellen concept definitief ontwerp (DO) - Bespreken met Adviesgroep - Verdiepen omgevingsanalyse - Bewonerssessie - Verwerken input in DO - Terugkoppelen DO naar alle partijen - Opstellen kostenraming - Voorbereiden besluitvorming college B&W - Akkoord ambtelijk opdrachtgever en bestuurlijk opdrachtgever	Q4 2023 - Q1 2024
Mijlpalen/beslismomenten: Vaststellen DO incl. kostenraming Opdracht aan ingenieursbureau voor opstellen bestek	Q1 2024

Vervolgfasen (voorbereiding en realisatie)	**Planning**
Start voorbereidingsfase - Aanvragen vergunningen (nuts, bomenkap) - Aanbestedingskeuze op basis van kostenraming - Selectie- of Aanbestedingsleidraad opstellen - Opstellen bestek - Aanbestedingsstukken gereed maken - Bespreken rol Adviesgroep in realisatiefase - Omgevingsanalyse	Q2 2024
Start uitvoeringsfase - Uitvoeringsduur en activiteiten nader te bepalen	Q4 2024

4 Kwaliteit

Voor het toetsen van de kwaliteit van werkzaamheden in de openbare ruimte zal bij het opstellen van het ontwerp en de aanbesteding worden opgenomen aan welke eisen voldaan moet worden. In grote lijn is dat de vigerende Leidraad Inrichting Openbare Ruimte gemeente Waddinxveen.

Technische randvoorwaarden en eisen
Het ontwerp van de openbare ruimte dient te voldoen aan vigerend beleid op het gebied van beheer en inrichting. In dit geval zijn de LIOR Waddinxveen (versie 1.4 of nieuwer), het Integraal Beheerplan Openbare Ruimte 2021-2024, het Gemeentelijk Waterplan 2021-2025 en Groenstructuur en groenbeleid 2016 kaderstellend.

Integrale aanpak
Het is een nadrukkelijke wens om projecten in de openbare ruimte op een integrale manier aan te pakken. Deze wensen moeten worden vertaald naar een PvE waarover binnen de teams van de afdeling Ruimte overeenstemming is bereikt.

Bijlage

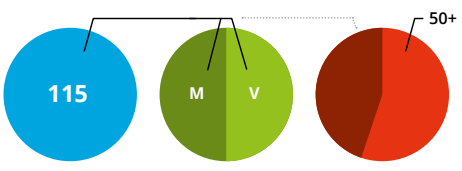
Bijlage : Infographic ideeën bewoners

GEMEENTE WADDINXVEEN

Onderhoud aan de Plasweg: Ideeën van bewoners

De Plasweg heeft onderhoud nodig. Binnenkort gaan we de plannen voor het onderhoud maken. Voordat we van start gaan, vroegen we via Waddsup uw mening en ideeën hierover. Dit is een samenvatting van alle reacties.

De bewoners: wie deden er mee?



115 WaddsUp gebruikers hebben actief meegestemd.

Van de bewoners die hebben bijgedragen was 50% man en 50% vrouw.

Van de bewoners die hebben bijgedragen, en hun leeftijd hebben aangegeven, is 55% boven de 50 jaar oud en is niemand jonger dan 30 jaar.