Gemeente Alblasserdam

Voorstel

Datum vergadering: 13 januari 2021 **Datum B&W:** 12 januari 2021	**Portefeuillehouder:** Peter Verheij **Auteur:** Lex Koelewijn

Onderwerp:
Herinrichting Kerkstraat en Oude Lijnbaan

Voorgesteld besluit:

1. Het voorliggende ontwerp van de Kerkstraat en Oude Lijnbaan vast te stellen.
2. Voor de realisatie van het ontwerp een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van €950.000,-- en het resterende bedrag van € 30.000 vrij te laten vallen.
3. Bijgevoegde begrotingswijziging vast te stellen.

Inleiding
Begin 2019 zijn de voorbereidingen begonnen voor de renovatie van de Kerkstraat en de Oude Lijnbaan. Reconstructie van de Kerkstraat is één van de activiteiten uit Spoor 2: Buiten beter. De voorbereiding is een intensief proces geweest vanwege de uiteenlopende belangen die hier spelen. Naast een actieve bewonersgroep zijn de volgende organisaties bij het project betrokken: het Paardenmarktcomité, de Erfgoedcommissie, de Historische Vereniging, de hulpdiensten, Stedin en overige nutsbedrijven de begraafplaatsbeheerder (toegang tot de begraafplaats), Waterschap Rivierenland en diverse externe specialisten.

Historisch deel Alblasserdam

Met name de Kerkstraat ademt historie. Naast de Rijksmonumenten Oude Toren, Boerderij Verspuij en de Rug aan Rug woningen, bevinden zich er de nodige gemeentelijke monumenten en beeldbepalende panden. De Kerkstraat is in 2013 aangewezen als beschermd dorpsgezicht.

Het dorpse en groene karakter van de Kerkstraat, gevormd door de oude panden in combinatie met gebakken klinkerbestrating, het grind op de brink en de zichtas op de Oude Toren, gevormd door de Lindelaan met witgeschilderde stammen, zorgen voor een unieke uitstraling en sfeer die behouden dient te blijven.

De Oude Lijnbaan hoort ook bij het beschermd dorpsgezicht, maar hier staan geen beeldbepalende panden.

Aan het einde van de Kerkstraat, achter de Oude Toren, ligt de begraafplaats en jaarlijks vindt er in de Kerkstraat de St. Jacobus paardenmarkt plaats op de derde woensdag in juli.

De Kerkstraat is ook van oudsher één van de eerst bewoonde plekken in Alblasserdam waardoor archeologisch onderzoek noodzakelijk bleek. Daarnaast is de Kerkstraat een dijk en daarmee een secundaire waterkering van de Alblas met al zijn beperkingen en voorwaarden die daar door het Waterschap aan worden gesteld.

De Kerkstraat lag in de Tweede Wereldoorlog in de vuurlinie, waardoor ook een bommenonderzoek noodzakelijk bleek.

In de Kerkstraat is op diverse locaties lood in de bodem aangetroffen. Dit is afkomstig van met lood vervuild slib uit de Alblas dat in het verleden is opgebracht. Daar er, met uitzondering van de rioolsleuven, nauwelijks grondverzet plaatsvindt, is dit van minder belang. Een kleine partij uit de rioolsleuf zal worden afgevoerd.

En wonen en werken er natuurlijk Alblasserdammers die hun historische woonomgeving enorm waarderen maar ook graag hun auto kwijt kunnen, niet te ver willen lopen met hun afval en prijs stellen op een goedwerkende riolering. Juist vanwege die historie en die uiteenlopende belangen is er in de verkennende fase met het college van gedachten gewisseld over met name de Kerkstraat. Hierbij zijn de volgende kaders/overwegingen door het college meegegeven:

- De historische uitstraling is heel belangrijk
- Toepassen van (nieuw of hergebruikt) gebakken materiaal
- Bomenlaan behouden en herstellen
- Erfgoedcommissie en Historische Vereniging moeten bij het proces betrokken worden
- Authentieke verlichting
- Rekening houden met evenementen, m.n. Paardenmarkt en het daar aan gekoppelde schoon maken en het onderhoud
- Niet minder parkeerplaatsen
- Aandacht voor spelen en de openbaarheid van de Alblas bij het speelterrein en de vlonder waarborgen (zwemmen, schaatsen, zicht, vissen)

De volgende onderzoeken hebben plaats gevonden:

- Rioleringsonderzoek
- Bomenonderzoek
- Archeologisch onderzoek
- Flora- en fauna onderzoek
- Parkeeronderzoek
- Bommenonderzoek
- Bodemonderzoek
- Onderzoek kabels en leidingen

Beoogd effect
Een historisch verantwoord, opgeknapte Kerkstraat en Oude Lijnbaan, die 30 jaar meekunnen.

Argumenten
1.1.1. Uitgangspunten voor het ontwerp:

Bij de reconstructie vormt de huidige uitstraling met behoud van authenticiteit het uitgangspunt. Dit houdt in: gebakken klinkers, boerenerf, grind, bomen en een zichtlijn richting de oude toren. Voor wat betreft materialisatie vormen eenduidige inrichting en gelijkwaardigheid bij kruisingen de basis.

In bijlage 1 zijn het definitief ontwerp, de profielen, diverse visualisaties, het parkeeroverzicht, het nieuwe bomenplan en de lichtmasten te bekijken.

1.1.2. Verkeer:

De verkeerssituatie in de Kerkstraat blijft gelijk. Het snelverkeer kan twee richtingen op blijven rijden m.u.v. het gedeelte Kerkstraat tussen de Dam/Plantageweg en de van der Leestraat/Jan U. Smithof, zoals dat nu ook al is. Ook de Oude Lijnbaan blijft eenrichtingsverkeer voor snelverkeer, komend vanaf de Cornelis Smitstraat.

De Kerkstraat en de Oude Lijnbaan zijn 30 km straten en alle kruisingen zijn gelijkwaardige kruisingen, waar verkeer van rechts voorrang heeft. Deze kruisingen worden attentie verhogend uitgevoerd met punaises en cirkels in een afwijkende gebakken kleur bestrating, m.u.v. de kruising Meursingstraat/Reederijstraat tot waar de werkgrens loopt. Hier wordt het kruisingsvlak uitgevoerd in een regulier plateau in betonklinkers.

1.1.3. Parkeren:

Het aantal officiële parkeerplaatsen neemt met vier toe t.o.v. de huidige situatie. Op dit moment wordt ook volop illegaal geparkeerd in het grind van de brink. Rijden en parkeren op het grind willen we tegengaan, omdat dit leidt tot verdichting van de bodem en kwaliteitsverlies en afsterven van de bomen. Daarnaast leiden al die kris-kras geparkeerde auto's tot een ongewenst en rommelig beeld van de brink. Daarom wordt hier een voetgangerszone van gemaakt. Hiervoor wordt een verkeersbesluit genomen. Alleen bewoners die kunnen parkeren of opstellen op eigen erf, krijgen ontheffing om naar hun eigen perceel te rijden. De routes van de Kerkstraat naar eigen erf zijn zo kort en recht mogelijk gehouden. Hierdoor ontstaat ruimte om er een aantal haaks parkeervakken in de brink bij te maken. Op het grind onder de bomen tussen Waalsmondelaan en Kerkstraat mogen geen auto's meer staan. Auto's moeten hier op de rijweg parkeren. Daarnaast komen er een aantal haaks parkeervakken ter hoogte van de boerderij van Verspuij en ter hoogte van de begraafplaats. De huidige fietsenstallingen aldaar worden verplaatst naar een plek binnen de poort van de begraafplaats.

Het speelterrein halverwege de Kerkstraat wordt tevens verkleind om extra haakse parkeerplaatsen mogelijk te maken. Ze zijn zo gesitueerd dat er wel vrij zicht op de Alblas blijft. Komend vanaf de Dam, ter hoogte van het restaurant wordt het parkeren verplaatst naar de overzijde van de straat. Dit was niet alleen een wens van de betreffende exploitant maar ook wordt daarmee de onoverzichtelijke situatie van geparkeerde auto's in de binnenbocht veiliger. De vijf schuine parkeervakken ter hoogte van het parkeerterrein van Dirk vd Broek worden vervangen door zes haakse. In het smalle gedeelte Kerkstraat ter hoogte van de kerk, tussen de Van der Leestraat en de Oude Lijnbaan is parkeren niet meer mogelijk, doordat het trottoir daar breder is gemaakt om de veiligheid van de voetgangers te waarborgen. M.u.v. de haakse parkeervakken is het langs parkeren niet specifiek aangegeven, anders dan met een subtiele afwijkende kleur klinker op de hoeken van het parkeervak. Witte vakverdeling of een andere kleur bestrating zou de authentieke uitstraling van de Kerkstraat te veel ondermijnen. Met de bewonersgroep is hier goed naar gekeken. De inrichting is zodanig dat parkeren op plekken waar dit ongewenst is, in feite onmogelijk is gemaakt.

1.1.4. Profielen:

De beschikbare ruimte/breedte in de Kerkstraat is niet overal hetzelfde. Het profiel verandert voortdurend. Uitgangspunt bij het ontwerp is steeds dat er in ieder geval aan één zijde (meestal de noordzijde) een minimale trottoirbreedte van 1.50 meter wordt aangehouden. Bij het smalste profiel van ongeveer vijf meter, betekent dit bij een trottoir van 1.50 meter dus een rijweg breedte van 3.50 meter, waardoor langs parkeren uitgesloten is. Pas vanaf een profielbreedte van zes meter, is langs parkeren mogelijk. Vanaf zeven meter kan de rijweg naar de optimale breedte van vijf meter en vanaf acht meter kan aan weerszijden van de weg een trottoir met een minimale breedte van 1.50 meter worden aangelegd.

1.1.5. Uitstraling en Materiaalgebruik:

Overwogen is om de bestaande klinkers te hergebruiken maar hier is niet voor gekozen. Er bleken veel verschillende formaten klinkers voor te komen welke voor een groot deel ook nog van matige kwaliteit bleken te zijn. In de rijweg is daarom gekozen voor nieuwe klinkers, hetgeen de maatvastheid en de kwaliteit (trillen en herrie) van het straatwerk ten goede komt. Kleur en maat zijn afgestemd met de historische vereniging en de bewoners. Halverwege de Kerkstraat ligt sinds begin dit jaar een proefstukje, zodat iedereen heeft kunnen bekijken hoe de bestrating er in de Kerkstraat uit komt te zien. Over de volle lengte van de Kerkstraat komen aan weerszijden langs de trottoirs molgoten van

kleinere formaat gebakken klinkers naar het voorbeeld van het oudste stuk Kerkstraat tussen Waalsmondelaan en begraafplaats. Deze worden vlak gestraat i.v.m. comfort voor de fietsers en het makkelijker schoonhouden met de veegwagen.

De huidige grijze trottoirtegels worden vervangen door gelijkvormige klinkers (zevenduimers) die uit de rijweg komen. Dit komt de authentieke uitstraling van de Kerkstraat ten goede en is ook op uitdrukkelijke wens van de bewoners. De Oude Lijnbaan krijgt in de weg nieuw gebakken materiaal gelijk aan de Kerkstraat, maar de trottoirs worden in de reguliere grijze tegels uitgevoerd.

Een belangrijk element in de authenticiteit van de Kerkstraat wordt gevormd door het grind op de brink en het gedeelte tussen Waalsmondelaan en begraafplaats. Dit grind blijft behouden en wordt waar mogelijk uitgebreid, om het karakter van de Kerkstraat te versterken.

Om het rijden door het grind en parkeren onder de bomen zo veel mogelijk te voorkomen wordt de brink aan de straatzijde voorzien van palen met kettingen. De brink zelf wordt aangemerkt als voetgangersgebied. Het is hier dus verboden te rijden of te parkeren. Het fysiek onmogelijk maken van parkeren en rijden zou om een woud van extra palen vragen. Handhaving speelt hier dus een belangrijke rol. Enkele bewoners aan de brink hebben op eigen terrein een opstelplaats voor hun auto of een garage. Zij krijgen ontheffing om over het grind van de brink naar hun woning te rijden.

Op het gedeelte van de Kerkstraat tussen de Waalsmondelaan en de begraafplaats worden aan weerszijden op enige afstand van de band lage palen zonder kettingen aangebracht, eveneens om parkeren en rijden onder de bomen uit te sluiten.

Ter hoogte van de entree van de begraafplaats wordt de huidige klinkerverharding vervangen door asfalt met de uitstraling van grind, zodanig dat "dit grind" voor iedereen beloopbaar blijft.

Zowel de trottoirs als het grind worden omsloten met zwarte trottoirbanden, waarbij die langs het grind overrijdbaar (lager) zijn. Inritten zijn standaard uitgevoerd met zwarte inritbanden.

1.1.6. Bomen:

De sfeer en authenticiteit van de Kerkstraat wordt voor een groot deel bepaald door de aanwezige boomstructuur. Zeker in combinatie met het van oudsher wit verven van de stammen. Onderzoek heeft uitgewezen dat de bestaande lindes over het algemeen in een matige conditie zijn. De nodige bomen zijn de afgelopen decennia ook al verdwenen. Met name verdichting van de ondergrond en de daarmee gepaard gaande schade aan de wortels, alsmede een incidenteel gaslek zijn daar debet aan geweest. Het uitwisselen van de bestaande ondergrond door nieuwe teelaarde en/of het boren van voedingspijlers is overwogen. Dit bleek echter in de harde ondergrond niet eenvoudig zonder heel veel kosten- en schade aan de bestaande wortels te maken. Bovendien zou het waterschap hiervoor geen toestemming hebben geven, vanwege vermeende verzwakking van de waterkering. Hiervoor in de plaats is er met de zogenaamde TFI methode gewerkt. Hiermee wordt er onder hoge druk lucht in de bodem gebracht waardoor er scheuren en ruimte in de ondergrond ontstaan. Deze ontstane ruimte wordt vervolgens onder druk gevuld met een substraat dat de zuurstoftoevoer verbetert en voedingsstoffen bevat. Om met name de verdichting in de toekomst een halt toe te roepen en daarmee de bomen langdurig te behouden is het belangrijk dat rijden en parkeren (juist dit zorgt voor verdichting van de bodem) zo veel mogelijk te voorkomen. Daar waar de gaten in de boomstructuur zijn ontstaan zullen zo veel mogelijk nieuwe bomen worden geplant. Het waterschap was daar eerst op tegen omdat zij eigenlijk helemaal geen bomen willen in een waterkering. Dit zou in principe een uitsterfbeleid betekenen voor de bomen in de Kerkstraat. Gelukkig is het waterschap alsnog overstag gegaan. Van oudsher hebben er immers altijd bomen gestaan in de Kerkstraat en de waterkering (zijnde de Kerkstraat) ligt afgescheiden van tuinen en woningen tot wel 50 meter van de Alblas. In bijlage 1 is aangegeven waar in theorie in de Kerkstraat er allemaal nieuwe bomen kunnen komen. Echter, door de aanwezigheid van kabels en leidingen, kunnen er momenteel niet op al deze gewenste locaties bomen geplant worden (zie ook kanttekening 1.4 hieronder).

Vanwege de ervaren overlast van roetdauw t.g.v. de luizen (het kleverige goedje waarmee auto's en andere zaken bedekt kunnen raken) die in de huidige soort lindes 's zomers veel voorkomen, zullen we daar bij de aanplant rekening mee houden door andere soorten of cultivars van lindes te gebruiken die geen last hebben van luis.

1.1.7. Verlichting:

Met bewoners en Historische Vereniging is uit een aantal voorstellen een keuze voor de verlichtingsarmaturen gemaakt. In de Oude Lijnbaan komen de standaard lichtmasten en armaturen. Langs de rijbaan van de Kerkstraat komen zwarte masten met een gebogen klassiek armatuur, passend bij het karakter van de Kerkstraat. Aan de voetgangerszijde van de brink komen zwarte lage klassiek ogende topmastjes.

1.1.8 Afvalinzameling:

De afvalinzameling verandert beperkt De loopafstanden vallen binnen het gemeentelijk beleid en er zullen dan ook geen extra ondergrondse restafvalcontainers worden geplaatst. De opstellocaties voor de mini-containers blijven in principe gelijk of zullen in overleg met HVC wat worden verschoven indien daarmee de overlast voor bewoners wordt teruggebracht.

1.1.9 Speelplek:

Aanpassing van de huidige speelplek wordt gelijktijdig meegenomen in de reconstructie en blijft de enige openbare verbinding met de Alblas. Momenteel vinden de gesprekken plaats tussen een afvaardiging van de bewoners en de gemeente om te komen tot een inrichtingsvoorstel. De inrichting hiervan komt ten laste van het in de begroting 2021 beschikbare investeringskrediet voor speelvoorzieningen. Eén van de aandachtspunten daarbij is de aangetroffen loodverontreiniging. Met de OZHZ wordt nog nader bekeken of hiervoor moet worden gesaneerd of dat een leeflaag kan worden aangebracht. De beschoeiing en de vlonder worden vervangen/gerepareerd.

1.1.10 Riolering:

Onderzoek heeft uitgewezen dat de bestaande riolering, ondanks dat deze al oud is, op veel plekken kan blijven liggen. D.m.v. zogenaamde re-lining wordt er als het ware een kunststof kous van binnenuit in de bestaande riolering aangebracht die er voor zorgt dat deze weer decennia lang lekvrij kan functioneren. Dit spaart veel graafwerk uit en voorkomt schade aan eigendommen en openbaar gebied. Op een aantal plekken was het riool echter zo slecht, dat dit toch moet worden vervangen. Daarnaast leggen we een parallelriool voor de woningen aan de brink langs, om daarmee lange huisaansluitingen door de brink en onder de bomen te ondervangen. Deze zorgden in het verleden regelmatig voor problemen door verstoppingen.

Het vernieuwen en vervangen van het riool is reeds aanbesteed en vangt begin 2021 aan. Dekking hiervan vindt plaats binnen het beschikbare A-krediet. Het re-linen vindt vanaf 1 maart 2021 plaats binnen het aan te vragen aanvullende krediet.

Kanttekeningen

1.2.1 Parkeren niet expliciet aangeven:

Om de authentieke uitstraling van de Kerkstraat te waarborgen is er voor gekozen om de locaties waar kan worden geparkeerd niet expliciet aan te geven anders dan met een subtiele kleurnuance van de klinkers op de hoeken van de parkeerlocaties. De haaks parkeervakken in het grind zijn wel als zodanig herkenbaar. De hulpdiensten hebben aangegeven er voor te vrezen dat door deze relatieve onduidelijkheid er auto's zullen worden geparkeerd op plekken waar de hulpdiensten in hun doorgang belemmerd worden. Daar is tegen in te brengen dat het ontwerp zodanig is dat men met goed fatsoen eigenlijk niet op plekken kan parkeren waar dit hinder geeft voor de hulpdiensten omdat er dan simpelweg helemaal niemand meer door kan. Bovendien voorkomt het wel expliciet aangeven van de

parkeervakken, bijv. middels witte belijning, niet dat hier alsnog buiten wordt geparkeerd. Slechts het instellen van een parkeerzone kan dit juridisch dicht timmeren. Gemeente en bewonersgroep heeft zich op het standpunt gesteld dat e.e.a. zich zelf zal reguleren.

1.2.2 Voorkomen van rijden en parkeren op de brink en onder de bomen elders in de Kerkstraat:

Op dit moment wordt er volop geparkeerd onder de bomen op de brink. Dit lijkt inmiddels een verworven recht. Zoals eerder aangegeven zorgt dit voor een rommelig beeld en voor schade aan de bomen, hetgeen we willen tegengaan. Er is voor gekozen om van de brink een voetgangerszone te maken, wat impliceert dat het verboden is om er te rijden en te parkeren. Hiervoor wordt een verkeersbesluit genomen. Slechts de bewoners met eigen opstel- of parkeerruimte op eigen terrein krijgen ontheffing om zich met de auto van de Kerkstraat over de brink naar hun woningen te begeven. Er is niet voor gekozen de hele brink vol palen te zetten om parkeren te voorkomen. Zowel de bewoners als handhaving zien hier op toe.

1.2.3 Vormgeving van de molgoot:

De molgoten aan weerszijden van de rijbaan zullen worden uitgevoerd in een kleinere maat gebakken klinkers dan de rest van de bestrating. Het oudste stuk Kerkstraat tussen de Waalsmondelaan en de begraafplaats heeft hiervoor als voorbeeld gediend. Wel worden de goten vlak aangebracht om hier mee het comfort voor de fietser in het toch al krappe profiel te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien kan de goot dan door de veegwagen beter worden schoon gehouden. De erfgoedcommissie heeft echter de wens om aan weerszijden van de rijbaan de bestrating te voorzien van een strekken laag gevolgd door een holle goot van gelijke bakstenen als in de rijweg. Gezien de aangedragen argumenten en de voorbeelden van oude steden als Dordrecht en Haarlem waarin de goten qua materialisatie zijn uitgevoerd conform ons voorstel, worden de goten vlak uitgevoerd.

1.2.4 Bomen op locaties van kabels en leidingen:

Het ontwerp gaat er van uit dat de gaten in de huidige bomenlaan worden hersteld. Echter op een aantal plekken is dit niet mogelijk omdat hier kabels en leidingen liggen die bij deze reconstructie niet door de nutsbedrijven worden vervangen. Het ontwerp blijft daar echter leidend in. Mochten er in de toekomst wel kabels en leidingen worden vervangen dan is het uitgangspunt dat deze worden verlegd, zodanig dat op die locaties alsnog bomen kunnen worden geplant. Voor nieuwe nutsvoorzieningen zoals bijvoorbeeld glasvezel zal het tracé eveneens zo gekozen moeten worden dat deze in de toekomst het planten van bomen niet in de weg staan.

1.2.5 Profilering Kerkstraat tussen de huisnummers 17 t/m 23 en 6a t/m 10

Er is voor gekozen om het parkeren ter hoogte van de huisnummers 17 t/m 23 te verplaatsen van de zuid- naar de noordkant (huisnummers 6a t/m 10) en het wegprofiel te versmallen ten gunste van de breedte van het trottoir voor het restaurant. Een betrokkene is van mening dat dit de veiligheid niet ten goede komt. De weg zou te smal worden waardoor het autoverkeer (éénrichtingsverkeer vanaf de Dam) en het tegemoetkomend fietsverkeer elkaar hindert. De breedte van het profiel is echter voldoende voor een 30 kilometer zone en dwingt het verkeer langzamer te rijden. Door verplaatsing van het parkeren naar de buitenbocht aan de noordzijde wordt de binnenbocht aan de zuidzijde juist overzichtelijker.

1.2.6 Haaks parkeren aan de brink t.h.v. de huisnummers 89 t/m 107

Om de parkeerdruk wat te verlichten zijn er in plaats van twee parkeerkoffers haaks parkeren, nu drie bedacht, hetgeen resulteert in een drietal extra officiële parkeerplaatsen. Daarnaast is gekeken naar de locaties van de opritten. Een aantal woningen aan de noordzijde heeft namelijk de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren en/of te laden en te lossen. Door de uitritten zo recht mogelijk voor deze eigen parkeerlocaties te leggen, worden de verkeersbewegingen over de brink helder, recht en zo kort mogelijk. Dit voorkomt verdichting van de grond rond het wortelpakket. Hiervoor zijn de parkeerkoffers

wat verschoven, waardoor deze niet meer recht voor uitritten aan de zuidzijde zijn komen te liggen. Volgens een betrokkene zorgt dit voor onvoldoende manoeuvreerruimte om de parkeervakken goed in- en uit te draaien. Daarnaast geeft de betrokkene aan niet eens te zijn dat het trottoir aan de zuidzijde wordt versmald waardoor de geparkeerde auto's dichter naar de woningen komen. De situatie is qua ruimte niet optimaal, maar dat is deze in de huidige situatie ook al niet. Door de weg iets breder en de parkeervakken iets breder en dieper te maken, is de verwachting dat in- en uitsteken in deze vakken alsnog goed mogelijk is. Verbreden van de weg richting de bomen is helaas niet mogelijk zonder de boomwortels onherstelbaar te beschadigen.

1.2.7 De verdeling van de parkeerplaatsen over de Kerkstraat

Over de hele Kerkstraat is er een plus van vier parkeerplaatsen. Deze plus is vooral gevonden in het middelste- en achterste deel (komend vanaf de Dam) van de Kerkstraat. Vooraan in de Kerkstraat worden de parkeermogelijkheden wat minder Dit komt vooral door het opheffen van een achttal parkeermogelijkheden tussen de Van der Leestraat en de Oude Lijnbaan, ter hoogte van de kerk. Dit is een bewuste keuze geweest om duidelijkheid te creëren. In de huidige situatie is het profiel net te smal waardoor grotere auto's en busjes vaak de rand van het trottoir moeten meenemen. Daarnaast is een bredere stoep voor de ingang van de kerk geen overbodige luxe en wordt voorkomen dat als mensen voor de kerk uitstappen, achterop komende auto's kunnen passeren. Dit verhoogt de veiligheid.

Financiële informatie
Aanvullend op het restant van het beschikbare A – krediet, is voor de uitvoering van de Kerkstraat en de Oude Lijnbaan een bedrag nodig van € 950.000,--. In de begroting 2021 is met deze investering rekening gehouden door het opnemen van een B-krediet tot een ingeschat bedrag van € 980.000,-- . Een bedrag van € 30.000 kan daardoor vrijvallen.

Uitvoering

Een aantal zaken zijn reeds uitgevoerd of zijn in uitvoering:

1. Alle bomen in de Kerkstraat zijn reeds behandeld met de TFI methode.
2. De nieuwe aanleg- en vervangingswerkzaamheden aan het riool zijn aanbesteed en dit werk start begin 2021, gevolgd door de re-liningswerkzaamheden aan het riool rond 1 maart 2021.
3. Na vaststellen van het definitief ontwerp in januari, kunnen de werkzaamheden aan het zichtbare deel van de Kerkstraat en de Oude Lijnbaan rond half mei 2021 van start gaan. Hierbij zal het werk in fases worden opgeknipt, zodanig dat St. Jacobus Paardenmarkt doorgang kan vinden.

Communicatie
Na de eerste brede informatie avond is uit de aanwezigen een werkgoep geformeerd, waarmee op verschillende informatie bijeenkomsten voortgang, terugkoppeling en aanpassingen op het ontwerp zijn doorgevoerd, met als resultaat een voorlopig ontwerp. Daarbij is de historische vereniging/Erfgoedcommissie steeds aangehaakt geweest. Met Waterschap Rivierenlanden, het Paardenmarktcomité, de begraafplaatsbeheerder en met de hulpdiensten zijn apart afstemming overleggen gevoerd. Vanwege de coronacrisis, was het helaas uitgesloten om een inloopavond te organiseren voor de bewoners, betrokken organisaties en belanghebbenden. In plaats daarvan is men schriftelijk op de hoogte gesteld van het voorontwerp (VO). Hierbij is verwezen naar de website van de gemeente waarop het VO en de uitgangspunten voor het ontwerp zijn in te zien. Bewoners en belanghebbenden hebben hierop hun mening en vragen digitaal aan de gemeente voorgelegd. Sommige vragen betroffen algemeenheden die niet van invloed zijn op het VO. Deze zijn al beantwoord. Zaken die wel aanpassingen zouden vergen zijn intern bekeken en afgewogen. In een aantal gevallen is er voor gekozen om deze aanpassingen te doen, in andere gevallen was die

aanleiding er niet en wordt geadviseerd aan het ontwerp vast te houden. Nadat het college het VO heeft vastgesteld is het daarmee definitief geworden: defintief ontwerp (DO). Betrokkenen worden daarop zo snel mogelijk geïnformeerd over de beslissing van het college en vastgestelde DO. Tijdens de commissie en de Raad kunnen bewoners en betrokken organisaties zo nodig inspreken om hun aangedragen punten onder de aandacht van de Raad te brengen.

Na vaststelling door de Raad vindt de aanbesteding plaats. Het is een traditie om zodra de aannemer bekend is, een laatste informatie avond te houden voor alle bewoners, ondernemers, de begrafenisondernemers en de kerk, waarbij de aannemer zichzelf en de planning bekend kan maken. Tevens wordt de gemeentelijke toezichthouder dan voorgesteld. Mocht dit in verband met corona nog altijd niet mogelijk zijn, dan zullen de bewoners en betrokkenen hiervan schriftelijk op de hoogte worden gesteld.

Bijlagen

1. Bijlage 1 - Definitief ontwerp
2. Bijlage 2 - Begrotingswijziging Aanv. krediet Kerkstraat en Oude Lijnbaan

CONCEPT RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Alblasserdam;

gelet op:
artikel 191, lid 1 van de Gemeentewet

B E S L U I T:

1. Het voorliggende ontwerp van de Kerkstraat en Oude Lijnbaan vast te stellen.
2. Voor de realisatie van het ontwerp een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van €950.000,-- en het resterende bedrag van € 30.000 vrij te laten vallen.
3. Bijgevoegde begrotingswijziging vast te stellen.

Gemeente Alblasserdam

Besluit tot wijziging van de begroting dienstjaar 2021

Wijzigingnummer:	2020/02
Aantal exemplaren:	2
Aantal bijlagen:	1
Korte inhoud:	Met deze wijziging wordt de bijstelling van het aanvullend krediet Kerkstraat en Oude Lijnbaan vastgesteld

Ter informatie gezonden aan Gedeputeerde Staten op:

Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van:

de griffier,	de voorzitter,
I.M. de Gruijter	J.G.A. Paans

FORMULIER T.B.V. VASTSTELLING BEGROTINGSWIJZIGING

wijziging nr. 2021/02

Raadsvergadering: 26 januari 2021

Behoort bij advies van: N. de Leeuw - Brouwer
dd.:
afdeling: Buitenruimte
Budgethouder: Herman Schnitker
Onderwerp: Bijstelling aanvullend krediet Kerkstraat en Oude Lijnbaan

LASTEN

Programma	Omschrijving	2021 €	2022 €	2023 €	2024 €
Buiten beter	Aframing aanvullend krediet Kerkstraat en Oude Lijnbaan	-30,000			
	Totaal lasten	-30,000			

DEKKING

Programma	Omschrijving	2021 €	2022 €	2023 €	2024 €
Buiten beter	Vrijval krediet ten gunste van algemene reserve	30,000			
	Totaal baten	30,000			

Saldo	0	0	0	0

Ambtenaar: R. de Vries
Datum 26 januari 2021
TOELICHTING Met deze wijziging wordt de bijstelling van het aanvullend krediet Kerkstraat en Oude Lijnbaan vastgesteld