

Besluit van het college van B&W gemeente Aalten

Zaakkenmerk/Onderwerp	Z/16/003045/Resultaten uitwerking 60km-variant Beggelderdijk
Afdeling	BOR/Beheer Openbare Ruimte
Zaakkenmerk/Documentkenmerk	Z/16/003045/D-182104
Vertrouwelijkheid	Openbaar
Portefeuillehouder	M. Veldhuizen
Uitvoeringsprog. Raad	
Besloten in de vergadering van	B&W vergadering d.d. 07 mei 2019

Toelichting voorstel

Samenvatting	<p>Op 6 november 2018 is er een motie aangenomen waarin de gemeenteraad de opdracht aan het college geeft om een sobere 60km-variant uit te werken voor de Beggelderdijk. Het betreft hier een nieuw tracé tussen de Terborgseweg en de N317. De afgelopen maanden is deze variant door een extern bureau uitgewerkt en zijn de kosten nader bepaald. Hieruit komt naar voren dat de sobere 60km-variant €1.050.000,- gaat kosten exclusief mogelijke planschade en aanleg van een veilig kruispunt in de vorm van een rotonde. De kosten voor planschade worden geschat op circa €30.000,- en de realisatie kosten van een rotonde op €350.000,-.</p> <p>Er is gesproken over een nieuw tracé met de gemeente Oude IJsselstreek. Uit deze gesprekken blijkt dat zij geen enkele meerwaarde zien in een nieuw tracé en hier ook geen investering in willen doen. Wel is toegezegd dat zij willen meedenken over de inrichting van het huidige tracé en de directe omgeving. Met eerdere onderzoeken is objectief ook aangetoond dat er geen noodzaak is om een nieuwe weg aan te leggen. De intensiteit blijft in de toekomst ruim onder de intensiteitsgrenzen en daarom is het herinrichten van de huidige Beggelderdijk de beste optie.</p>
---------------------	--

Voorgestelde beslispunten	<p>De beslispunten zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vaststellen uitwerking 60km-variant Beggelderdijk 2. Gemeenteraad adviseren huidige Beggelderdijk te reconstrueren in plaats van nieuw tracé aan te leggen
----------------------------------	---

Besluit	Conform
----------------	---------

Inleiding	Naar aanleiding van de motie welke op 6 november 2018 is aangenomen, is een sobere variant van een nieuw tracé voor de Beggelderdijk uitgewerkt. Het tracé is in detail
------------------	---

uitgewerkt conform het verzoek uit de motie. Het uitvoeren van een nieuw tracé is vanuit verkeerskundig oogpunt niet noodzakelijk. Een sobere variant is tevens geen optimaal veilige variant.

Argumenten

1.1 Sobere variant

De motie geeft aan dat er gekeken moest worden naar een sobere variant zonder rotonde. Deze variant is dan ook verder uitgewerkt en er is een kostenraming gemaakt van een sober ingericht tracé. Hierbij is gekeken naar de minimale eisen vanuit de richtlijnen. Hieruit komt naar voren dat het realiseren van een nieuw tracé met een snelheidsregime van 60km/u circa €1.050.000,- gaat kosten. Daarbij komen tevens de planschade kosten welke geraamd worden op €30.000,-.

Het ontwerp is gedetailleerd uitgewerkt conform de CROW richtlijnen. De gehanteerde uitgangspunten zijn nader in een memo beschreven en vervolgens is dit uitgewerkt in een SSK raming.

2.1 Nieuw tracé is niet noodzakelijk

De afgelopen jaren zijn er diverse onderzoeken geweest en zijn met een verkeersmodel berekenen gemaakt welke objectief aantonen dat er geen enkele noodzaak is voor de realisatie van een nieuw tracé. Een gunstig economisch scenario laat zien dat de intensiteit kan groeien met circa 2000 – 2250 motorvoertuigen per etmaal op het huidige tracé. Uit een verkeersmeting blijkt dat de weg in de huidige situatie een intensiteit heeft van 2394 motorvoertuigen per etmaal. In 2030 kan deze intensiteit toegenomen zijn tot 4644 motorvoertuigen per etmaal. Dit is echter een worst case scenario waarbij het beste economisch groeiscenario is aangehouden. De verwachting is dat de groei van intensiteit niet zodanig is dat er in 2030 er sprake is van een verdubbeling van de intensiteit. Een stijging tot circa 3000 motorvoertuigen per etmaal ligt meer in de lijn der verwachting gezien de landelijk gehanteerde autonome groei van 1% a 1.5%.

De intensiteit stijging tot 2030 valt binnen de landelijke normen voor de functie van de weg (CROW: Handboek Verkeersveiligheid). Op de Beggelderijk mag namelijk een intensiteit tussen de 4000 en 15.000 motorvoertuigen per etmaal aanwezig zijn omdat het hier een gebiedsontsluitingsweg betreft. Wanneer de weg wordt afgewaardeerd en de weg het ontsluiten van percelen en woningen als functie krijgt, dan mag de intensiteit tussen de 4000 en 6000 motorvoertuigen per etmaal zijn. Welke functie de Beggelderijk in de toekomst ook krijgt, de intensiteit stijging past binnen de normen. Het is daarmee logisch om in te zetten op een verbetering van het huidige tracé i.p.v. de aanleg van een nieuw tracé.

2.2 Sobere variant niet meest veilige variant

De gemeenteraad heeft middels de motie verzocht om een goedkopere en sobere variant uit te werken. In de motie is expliciet opgenomen dat een rotonde bij een nieuwe aansluiting niet meegenomen moet worden. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit echter wel noodzakelijk. De aansluitende wegen hebben een ontsluitende functie voor Breedenbroek en Dinxperlo en dat zorgt voor een relatief

hoge uitwisseling van verkeersstromen op het kruispunt. Daar waar kruispunten werden gereconstrueerd tot rotondes is het totaal aantal geregistreerde ongevallen met bijna 50% afgenomen. Het aantal slachtoffers nam zelfs met 70% af. Gezien de landelijke trend dat het aantal verkeersslachtoffers toeneemt, is het onwenselijk om een sobere variant zonder rotonde uit te voeren. Daarnaast is de kruising aangesloten op de begin van de bebouwde kom. Een rotonde op deze locatie zorgt voor zeer goede attentieverhoging, een effectieve snelheidsverlaging en een verhoogde verkeersveiligheid.

2.2 Ontsluiting Hietveld zorgt mogelijk voor verlichting op Beggelderdijk

22 april 2019 start de provincie Gelderland met de realisatie van een nieuwe ontsluiting op de N317 bij het Hietveld. Hierdoor wordt het bedrijventerrein maar ook het achterliggende gebied beter ontsloten. Dit kan mogelijk zorgen voor een afname van de intensiteit van het verkeer op de Beggelderdijk. De directe verbinding zorgt namelijk voor minder zoekverkeer via de Beggelderdijk, Terborgseweg en Nieuwstraat.

2.3 Mogelijkheden Oude IJsselstreek

Op ambtelijk en bestuurlijk niveau zijn er diverse gesprekken met Oude IJsselstreek geweest over de Beggelderdijk. Daarin is aangegeven dat zij geen noodzaak zien in een nieuw tracé omdat zij geen capaciteitsproblemen verwachten op de Beggelderdijk/Beggelderpad. Dit hebben zij schriftelijk bevestigd (zie bijlage). Wel ziet de gemeente Oude IJsselstreek mogelijkheden in de ontsluiting van het bedrijf in Breedenbroek welke zij, samen met de gemeente Aalten, verder wil verkennen wanneer er een definitief besluit is genomen.

In de brief van 17 mei 2018 heeft Oude IJsselstreek aangegeven dat zij, indien wordt besloten om het huidige wegprofiel opnieuw in te richten, gezamenlijk wil optrekken en de inrichting van het Beggelderpad aan wil laten sluiten op de heringerichte Beggelderdijk.

2.4 Inrichting binnen de kaders aanpassen naar behoefte

Er zijn verschillende mogelijkheden om de weg zodanig in te richten dat de route niet als aantrekkelijk wordt ervaren voor vrachtverkeer. Dit zorgt, in combinatie met de nieuwe ontsluiting bij 't Hietveld, ervoor dat vrachtwagens niet structureel de Beggelderdijk als ontsluitingsroute zullen volgen. Bij de Nieuwstraat wordt momenteel in bouwteamverband gewerkt aan een breed gedragen ontwerp van de weg. Vrachtverkeer en snelheid was ook hier een knelpunt voor buurtbewoners. Met een klankbordgroep wordt momenteel gekeken naar een ontwerp waar het verkeer wordt geremd met een minimale hinder voor de omgeving (minimaal aantal drempels). Deze inrichting moet er tevens voor zorgen dat vrachtverkeer de aangewezen routes richting de provinciale weg gaat volgen. Voor de Beggelderdijk is een dergelijk proces ook mogelijk. Insteek is om in bouwteamverband een nieuwe ontwerp voor de Beggelderdijk te realiseren waarbij de bewoners vanaf het startmoment aan tafel zitten om mee te denken over de

nieuwe inrichting van het huidige wegprofiel.

Kanttekeningen

2.1 Wens omgeving

De wens vanuit de omgeving is verdeeld over de uiteindelijke voorkeursvariant. Een deel wil een nieuw tracé en een ander deel absoluut niet. Uit objectieve gegevens is meerdere keren komen vast te staan dat er vanuit verkeersoogpunt er geen enkele noodzaak is om een nieuw tracé te realiseren. Een nieuw tracé was tevens ook niet de oorspronkelijke wens van de bewoners. De ingediende klachten gingen over snelheid en verkeersveiligheid (zie brief van 31 maart 2015). Het verzoek van enkele bewoners was destijds om de weg opnieuw in te richten en te voorzien van 2 drempels. Dit standpunt werd tevens bevestigd tijdens de RTG door één van de bewoners. Gaandeweg is er een nieuw tracé door een enkeling aangedragen als mogelijke oplossing voor de ervaren overlast welke vervolgens door klein deel wordt ondersteund. Uit de directe omgeving van een mogelijk nieuw tracé is duidelijk geworden dat zij geen voorstander zijn van een nieuw tracé. Daarbij is tevens aangegeven dat zij bij een besluit voor een nieuw tracé juridische stappen gaan ondernemen om de uitvoering tegen te houden.

2.2 Sobere variant onvoldoende veilig

De kosten voor de variant zonder rotonde zijn circa €350.000,- lager zijnde €1.050.000,-. Dit is echter een variant waar voorbij onvoldoende aandacht is geschonken aan verkeersveiligheid en waar enkel gekeken is naar het verlagen van de kosten. Indien toch gekozen wordt voor de realisatie van een nieuw tracé, dan is een rotonde noodzakelijk op de betreffende kruising. Er dient dus rekening gehouden te worden met een totale investering van circa €1.400.000,-.

2.3 Langdurig traject

Het voorbereiden, uitwerken en realiseren van een nieuw tracé is een langdurig proces welke jaren gaat duren. Daarbij is de kans reëel dat het aankopen van grond niet mogelijk is omdat men niet wil meewerken aan een nieuw tracé. In zo'n geval moet een onteigeningsprocedure worden ingezet welke vanuit een maatschappelijk belang moet worden uitgevoerd. De eerdere onderzoeken met objectieve cijfers geven echter aan dat er geen sprake is van een zwaarwegend belang wat een dergelijke procedure moeilijker maakt.

Indien onteigening niet noodzakelijk is, is er nog steeds sprake van een langdurig proces om tot uitvoering te komen. Denk hierbij aan de daadwerkelijke grondaankopen, wijzigen bestemmingsplan, bodemonderzoek en uitvoering. Daarbij

dient te worden opgemerkt dat er aanleiding is om er vanuit dat er in de bodem bijzondere vondsten gedaan kunnen worden. Het gebied is als verdacht aan te merken omdat er in de Tweede Wereldoorlog bombardementen in de directe omgeving zijn geweest.

De onderzoeken voor het huidige tracé zijn al wel uitgevoerd. Tevens is er een budget van €400.000,- gereserveerd voor de herinrichting. De planvorming en de daaropvolgende uitvoering kan daarom op relatief korte termijn starten. Daarbij dient wel te worden opgemerkt dat van dit budget al €50.000,- gebruikt is voor de uitvoering van de moties van de gemeenteraad.

2.4 Afwaarderen huidig tracé niet meegenomen

Om het verkeer naar een nieuw tracé te begeleiden, is het noodzakelijk om de huidige aansluiting te laten vervallen. Het verwijderen van de aansluiting is meegenomen in de kostenraming maar een verdere afwaardering van de weg is niet meegenomen. Dit omdat dit sterk afhankelijk is van de uiteindelijke besluitvorming.

2.5 Financiële consequenties

Een nieuw tracé realiseren heeft financiële consequenties. Voor het project moet €1.000.000,- worden bij geraamd (€1.400.000 - €400.000 = €1.000.000,-). Voor deze bijstelling (bijramen €1.000.000,-) dient men rekening te houden met een extra jaarlijkse kapitaallast van circa €49.600,-.

Overleg gevoerd met

Afdeling /Team: Ruimte, Openbare Ruimte
Persoon: A. Nijhuis
Overlegpunten: Processtappen en kanttekeningen.

Afdeling /Team: Bedrijfsvoering, Informatiebeheer
Persoon: W. van Dijk
Overlegpunten: Financiële consequenties

Vervolgstappen en planning

- Behandeling in college 7 mei 2019
- Behandeling in RTG 28 mei 2019
- Besluitvorming gemeenteraad 11 juni 2019
- Uitvoering besluit medio 2019
- Aanbesteding bouwteam oktober 2019
- Uitvoering herinrichting voor derde kwartaal 2020

Participatie

Alle bewoners worden uitgenodigd voor de behandeling van het advies door de gemeenteraad. Vervolgens wordt in het vorm van een bouwteam ruim aandacht geschonken aan het creëren van draagvlak onder de bewoners. Dit kan resulteren in het vormen van een klankbordgroep met bewoners welke, samen met de aannemer en de gemeente, een nieuwe ontwerp maken voor de Beggelderdijk.

Communicatie

De belanghebbende partijen worden schriftelijk geïnformeerd over het proces en worden uitgenodigd voor de behandeling in de RTG en de raadsvergadering.