

Raadsvoorstel

AGENDAPUNT NO. 4

Voorstel tot herinrichting huidig wegprofiel
Beggelderdijk

AAN DE RAAD

Samenvatting

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 en dit ter besluitvorming voor te leggen. Het gevraagde variant betreft 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. Deze kruispuntoplossing is noodzakelijk om de weg veilig te kunnen maken. De kosten voor planschade worden geschat op circa €30.000, - en de realisatie kosten van een rotonde op €350.000, -. De totale investering van een nieuw tracé komt op €1.400.000, - exclusief planschadekosten.

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.

Inleiding

De afgelopen tijd zijn er diverse onderzoeken gedaan naar de rondweg Dinxperlo, tracé Beggelderdijk en diverse varianten van een nieuw tracé. Daarbij zijn bewoners en belanghebbende betrokkenen bij de uitwerking van denkrichtingen. Deze denkrichtingen zijn gedetailleerd uitgewerkt en hiervan zijn kostenramingen gemaakt.

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.

Beschrijving beleidsterrein inclusief toepasselijke regelgeving

Het huidige wegprofiel kan inrichten worden conform Duurzaam Veilig. De essentie van Duurzaam Veilig is het voorkomen van verkeersonveiligheid. Volgens de Duurzaam Veilig gedachte wordt een weg afgestemd en zichtbaar ingericht op het dagelijkse en gewenste gebruik van de weg, waarbij deze zorgvuldig wordt ingepast in de omgeving.

Inhoudelijke toelichting op het voorstel

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 Beggelderdijk 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 Beggelderdijk 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.

Ontsluiting `t Hietveld zorgt mogelijk voor verlaging vrachtverkeer 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. De bewegwijzering op de N317 wordt hiervoor ook aangepast.

Standpunt 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. 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. Tevens is aangegeven dat Oude IJsselstreek, 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.

Huidige inrichting binnen de kaders aan passen

In 2015 heeft de gemeente een brief ontvangen om de Beggelderdijk te voorzien van 2 drempels en om de weg te wijzigen naar een 30km-zone. De afgelopen jaren zijn er diverse onderzoeken gedaan om verschillende denkrichtingen uit te werken. Het oorspronkelijke voorstel van bewoners is hierbij naar de achtergrond geraakt. Het college is er van overtuigd dat, conform het eerste verzoek van de bewoners, binnen het huidige wegprofiel er mogelijkheden zijn om samen met de bewoners een ontwerp te maken welke een breed draagvlak kent. Er zijn namelijk 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. Voor de Beggelderdijk heeft het college dan ook de insteek om een klankbordgroep met bewoners te vormen om vervolgens in samenspraak een ontwerp uit te werken. Bij het project Nieuwstraat heeft deze werkwijze positieve resultaten laten zien.

Alternatieve beleidskeuzes

Sobere variant niet de meest veilige 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, -.

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.

Langdurig proces nieuw tracé

Wanneer gekozen wordt voor een nieuw tracé, dient men rekening te houden met een lange doorlooptijd. Het voorbereiden, uitwerken en realiseren van een nieuw tracé is een langdurig proces welke namelijk 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. Wanneer sprake is van een positieve grondhouding van grondeigenaren en 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.

De onderzoeken voor het huidige tracé zijn al wel uitgevoerd.

Financiële consequenties

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, -. Voor het project moet €1.000.000, - worden bij geraamd ($€1.400.000 - €400.000 = €1.000.000, -$). Voor de afschrijving is een periode van 25 jaar gehanteerd. In het 2e jaar is er sprake van een kapitaallast van €69.440, - welke de daaropvolgende termijn licht daalt naar €56.560, -.

Voor het herinrichten van het huidige tracé is momenteel al €400.000, - gereserveerd.

Participatie en Communicatie

Voor het inrichten van het huidige wegprofiel is inbreng vanuit de buurt gewenst. Door het ontwerpproces en de uitvoering in bouwteamverband aan te besteden, wordt hieraan gehoor gegeven. Uitgangspunt in het aanbestedingsproces is dat bewoners meedenken over het uiteindelijke ontwerp.

Vervolgstappen inclusief tijdpad

- Uitvoering besluit medio 2019
- Aanbesteding bouwteam oktober 2019
- Uitvoering herinrichting voor derde kwartaal 2020

Bijlagen

- Kostenrapport sobere variant Beggelderdijk
- Tekeningen sobere variant Beggelderdijk

Aalten, 7 mei 2019

Burgemeester en wethouders van de gemeente Aalten,

drs. A.J.M. Gildhuis
secretaris/algemeen directeur

mr. A.B. Stapelkamp
burgemeester

De raad van de gemeente Aalten

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 7 mei 2019;

gelet op het bepaalde in de Gemeentewet;

B E S L U I T

instemmen met het voorstel om het huidige wegprofiel van de Beggelderdijk opnieuw in te richten.

AALTEN, 11 juni 2019

De Raad voornoemd,

De Griffier,

M.A.J.B. Fiering

De Voorzitter,

mr. A.B. Stapelkamp