

GVVP uitvoeringsprogramma

Datum	7 november 2013
Behandelaar	Jan Jaap Koops/Geert van de Logt afdeling Openbare Werken (0593)539475
Portefeuillehouder	Jannes Pit
Besluitvormend orgaan	Raad
Overleg gepleegd met	☒ financieel adviseur AZ Nynke de Vries ☐ personeelsconsulent AZ ☐ medewerker bestuur en juridische zaken AZ ☐ afdeling ☐ naam medewerker ☐ inspraak/adviesorgaan

Vervolgprocedure

Toelichting

1. Onderwerp

Waar gaat het over?

Dit voorstel gaat over het uitvoeringsprogramma van het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP). Er dient een keuze gemaakt te worden over het uitvoeren van projecten die in het GVVP genoemd zijn.

Voorgeschiedenis: waarom is het een onderwerp voor de raad?

Op 13 december 2012 heeft u het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2012-2020 (GVVP) vastgesteld. In het GVVP is het verkeers- en vervoersbeleid op strategisch niveau vastgelegd. Vanuit het beleid, dat is beschreven in het GVVP, volgen projecten die zijn benoemd in de projectenlijst. Deze is onderdeel van het GVVP en is dus ook vastgesteld op 13 december 2012.

Kernonderdelen voor het uitvoeren van projecten uit het GVVP:

In de projectenlijst, opgenomen in het GVVP 2012 – 2020, zijn projecten opgenomen die zorgen voor uitvoering van het beleid dat is beschreven in het GVVP. Deze projecten hebben als invalshoek, enerzijds het verbeteren van de bereikbaarheid van gebieden, alsook het verbeteren van de verkeersveiligheid. Vaak is het zo dat projecten die de bereikbaarheid bevorderen juist de verkeersveiligheid reduceren. Het is dus van belang om te zorgen voor een goede afweging tussen deze twee zaken.

In het GVVP zijn de volgende kernonderdelen opgenomen:

- Het realiseren van 30 km/u en 60 km/u zones.
- Het aanpakken/oplossen van gevaarlijke situaties/Black spots.
- Het realiseren van ontbrekende fietsverbindingen.

In de projectenlijst van het GVVP is aangegeven dat er na het vaststellen van het definitieve GVVP er prioriteit wordt gegeven aan het instellen van 30 km/u en 60 km/u zones. Dit om de basis van het verkeersbeleid, namelijk het onderscheid maken in verkeers- en verblijfsgebieden gerealiseerd te hebben, alvorens over te gaan tot andere maatregelen en projecten. Dit onderscheid is beschreven in de principes van Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig zijn landelijke richtlijnen die voor een gemeente als leidraad dienen voor het verkeersbeleid. De gemeente Midden-Drenthe heeft deze principes nog niet in zijn geheel doorgevoerd. Dit is echter wel van groot belang. Immers andere gemeenten doen dit ook en het is logisch, voor de beleving van de weggebruiker, om onze wegen op de duurzaam veilig wijze te laten aansluiten. Voor een uitleg van de duurzaam veilig richtlijnen wordt verwezen naar het GVVP.

Kernonderdelen verder gespecificeerd:

Het realiseren van 30 km/u en 60 km/u zones:

Inmiddels zijn er in de gemeente al sporadisch 30 km/u en 60 km/u zones gerealiseerd. Dit zijn gebieden waar snelheden zijn, die horen bij een zogenaamd verblijfsgebied. Een 30 km/u zone is een verblijfsgebied binnen de bebouwde kom en een 60 km/u is een verblijfsgebied buiten de bebouwde kom. Een belangrijk kenmerk van een verblijfsgebied is dat hier zich verschillende verkeersdeelnemers, automobilisten, fietsers en voetgangers zich gezamenlijk op de weg bevinden. Hier hoort een lage snelheid bij.

Op een aantal plaatsen in de gemeente zijn gebieden waar deze verschillende verkeersdeelnemers zich gezamenlijk op de weg bevinden en er nog steeds een snelheid is van 50 km/u en 80 km/u. Dit is in het kader van de verkeersveiligheid niet gewenst. Het instellen van een 30 km/u en 60 km/u zone zorgt voor een onderscheid in verkeersgebieden en verblijfsgebieden, dit staat beschreven in de richtlijnen voor duurzaam veilig. Deze twee dienen ook als zodanig te worden aangegeven. Het gaat dus niet enkel om bebording, maar ook om snelheidsbeperkende maatregelen, zoals het aanbrengen van 60 km/u-markering op de weg en het aanbrengen van verkeersribbels. 30 km/u is een snelheid die nauwelijks gehandhaafd wordt. Het gaat erom om een signaal af te geven dat dit een verblijfsgebied is en er zich verschillende verkeersdeelnemers op de weg bevinden en er dus van de weggebruiker een aangepast verkeersgedrag wordt gevraagd. Op 60 km/u wegen wordt er frequenter gehandhaafd. Wanneer deze zones zijn uitgevoerd zal de politie worden ingelicht om te handhaven. De kosten om de 30 km/u zones in te stellen bedragen € 70.000 en om de 60 km/u zones in te stellen bedragen € 122.500. Totaal gaat het om een bedrag van € 192.500,-. Van dit bedrag kunnen alle resterende dorpen en het totale buitengebied ingedeeld in verkeersgebieden en verblijfsgebieden.

Het instellen van 30 km/u en 60 km/u zones is de basis voor het uitvoeren van andere verkeersprojecten. Dit dient als eerst uitgevoerd te worden.

Het realiseren van een rotonde bij de A28 afslag Beilen → oostzijde:

In de projectenlijst is, onder de categorie verkeersmaatregelen, de rotonde bij de A28 afslag Beilen oostzijde opgenomen. Dit is een belangrijke ontbrekende maatregel voor een veilige en bereikbare toegang voor de gemeente. De Jumbo en de Domo gaan steeds meer met Lange Zware Vrachtwagens (LZV's) rijden. Deze zullen deze rotonde ook zeer vaak gebruiken. Voor een goede doorstroming dient deze rotonde ruimer uitgevoerd te worden dan de rotonde aan de westzijde van de A28, die uitgevoerd is als een reguliere rotonde. Wij schatten in dat de diameter van de rotonde circa 50 meter moet bedragen. Zo kunnen de

LZV's de draai van de rotonde eenvoudig nemen en treden er geen beschadigingen op.

Uit eigen onderzoek is gebleken dat de verkeersintensiteit van de Domoweg tussen de rotonde bij Dambroeken en de aansluiting met de A28 op circa 10.000 per etmaal zit. Dit is een van de drukste wegen van de gemeente. Ook steekt veel vrachtverkeer over van de A28 naar het distributiecentrum van de Jumbo. Daarnaast heeft de Domo uitbreidingsplannen en is de Domoweg de aan- en afvoerweg van vrachtverkeer die als bestemming Domo heeft. Dit kan voor een gevaarlijke situatie zorgen omdat de snelheid vanaf de afrit hoog is. Een rotonde zorgt voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Om de rotonde te realiseren dient € 300.000,- gereserveerd te worden. Bij de realisatie dient overleg gevoerd te worden met Rijkswaterstaat omdat de rotonde een stroomweg kruist. Ook is de kans op BDU van de provincie aanwezig, omdat dit een project betreft die zorgt voor een betere verkeersveiligheid en een betere bereikbaarheid.



Afbeelding 1 en 2:

Bij drukte op het kruispunt, hoopt verkeer zich op, op de afrit. De bufferlengte die nodig is om af te remmen, wordt hierdoor korter. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden.

Wanneer de intensiteit hoger wordt zal het verkeer terugslaan op de snelweg.



Reconstructie onveilige punten Oranjekanaal:

De weg en de kruisingen langs het Oranjekanaal tussen de Oude Provincialeweg en Orvelte zijn black spots in de gemeente. Op deze kruisingen gebeuren, ook al is er met name op de weg langs het Oranjekanaal sprake van beperkte verkeersintensiteiten, regelmatig ongelukken met zowel schade als letsel. Hieronder een overzicht van het aantal geregistreerde ongevallen op de kruisingen in de periode 2007-2012.

Kruising met het Oranjekanaal	Schade	Letsel	Totaal
Halerweg (Zwiggelterbrug)	8	1	9
Elperweg (bij Kort)	3	1	4
N374 (Zuidveld)	5	3	8

Aantal geregistreerde ongevallen 2007-2012

Problemen langs het Oranjekanaal zijn:

- Verkeer gaat met grote snelheid over de bruggen.
- De weg langs het Oranjekanaal kruist een aantal keren een doorgaande weg, die aangemerkt is als een erftoegangsweg type A of een gebiedsontsluitingsweg.
- Langs het Oranjekanaal is geen vrijliggend fietspad, de kruisende wegen wel. Bij kruisingen dus veel fietsers.
- Veel landbouwverkeer.
- Veel onoverzichtelijke kruisingen, met onder andere bebouwing op de hoekpunten en hoge bossages.
- De weg is behoorlijk smal en op het gedeelte tussen de weg Beilen-Assen en de Halerweg ontbreken graskeien. Hier zitten kuilen in de berm, vooral langs de kanaalzijde. Dit zorgt voor eenzijdige ongevallen.

Er is in de omgeving van het Oranjekanaal veel aandacht voor de onveilige punten. Vanuit de dorpen Zwiggelte, Westerbork en Elp heeft dorpsbelangen de gemeente regelmatig meegedeeld dat de punten langs het Oranjekanaal zeer onveilig zijn. Ook is er al regelmatig contact geweest tussen de wethouder/ambtenaren en bewoners. Ook moet er opgemerkt worden dat er in het verleden ook al wat aan de kruispunten is veranderd. Zo is er op de Zwiggelterbrug al een slijtlaag aangebracht die zorgt voor een remmend effect. Dit heeft bij de Zwiggelterbrug inmiddels nog niet geleid tot een afname van de ongelukken. Hier dient de snelheid worden teruggebracht door middel van fysieke maatregelen, zoals een plateau en markeringen. Dit is aangegeven in de afbeelding 3.



Afbeelding 3:

De Zwiggelterbrug zal voor het verbeteren van de verkeersveiligheid als verblijfsgebied moeten worden uitgevoerd d.m.v. een plateau met een snelheid van 60 km/u

Nieuwe situatie Zwiggelterbrug MODEL WIT

De provincie Drenthe heeft onlangs het kruispunt aangepakt bij Zuidveld. Hierbij is een plateau gecreëerd waarmee de snelheid omlaag is gebracht. Hiermee heeft de provincie laten zien dat zij gevaarlijke punten aanpakt door er niet enkel met bebording de snelheid te verlagen, maar ook fysieke maatregelen toepast om het verkeer met een zo laag mogelijke snelheid de gevaarlijke kruising te laten naderen. De provincie heeft langs het Oranjekanaal (dus op een gemeenlijke weg) de maximum snelheid ongeveer 200 meter voor de kruising met de N374 teruggebracht naar 60 km/u. Dit kan ook worden gerealiseerd bij de kruisingen van het Oranjekanaal met gemeentelijke wegen.

De aanpassingen worden voorlopig geraamd op:

Halerweg (Zwiggelterbrug)	€ 100.000
Elperweg (bij Kort)	€ 70.000
N374 (Zuidveld)	€ 70.000
Kleine aanpassingen overige T-aansluitingen	€12.000
Totaal	€ 252.000

De kruising bij de weg Beilen – Hooghalen (café Jantje) is circa tien jaar geleden aangepakt door hier de snelheid te verlagen tot 60 km/u. Deze weg is na de aanpak aanzienlijk veiliger geworden. Deze aanpak dient ook te worden uitgevoerd bij de brug bij Kort. De brug en de kruising dienen als een verblijfsgebied te worden ingericht waarbij een maximumsnelheid gaat gelden van 60 km/u. Vanuit het GVVP is het mogelijk om op conflictpunten in 80 km/u-wegen de maximum snelheid terug te brengen naar 60 km/u.



Het realiseren van ontbrekende fietsverbindingen:

In de projectenlijst van het GVVP zijn ontbrekende fietsverbindingen opgenomen. In deze lijst met ontbrekende fietsverbindingen is een prioriteit gegeven die is gebaseerd op de urgentie voor realisatie. De urgentie is gebaseerd op het frequent voorkomen van gevaarlijke situaties tussen fietsers en het overige verkeer. In het GVVP is opgenomen dat er een vrijliggend fietspad wordt aangelegd langs 80 km/u wegen. Wordt de maximum snelheid teruggebracht naar 60 km/u dan wordt er op de rijbaan gefietst.

De provincie heeft aangegeven om de komende tijd te willen investeren in fietspaden. Hier hebben ze ook geld voor beschikbaar. Hier zou een beroep op kunnen worden gedaan.

Een belangrijke ontbrekende fietsverbinding is het fietspad Beilen – Hijken langs het Rheevelde. Dit is een primaire fietsroute voor jeugd als schoolroute en andere fietsers uit Hijken die gebruik willen maken van de voorzieningen in Beilen. Navraag bij het CSG en het Nassaucollege heeft opgeleverd dat er dagelijks 32 leerlingen van/naar deze scholen fietsen. Daarnaast heeft de fietsroute ook nog een toeristische waarde. Als verbinding van Beilen naar natuurgebieden tussen Beilen en Smilde. Het Rheevelde blijft een 80 km/u weg omdat het een belangrijke route is van Hijken in de richting van de A28. Het Rheevelde is, zo blijkt ook uit de ongevallenstatistieken een gevaarlijke weg, waar ongevallen voorkomen, al dan niet met letsel. De kruising van het Rheevelde met Brunstinge is zelfs de belangrijke blackspot in de gemeente.

Een andere ontbrekende fietsvoorziening is langs de Musels. Dit is op dit moment een 80 km/u weg met fietsstroken. Dit is een belangrijke fietsroute van Dwingeloo naar Beilen. Aanzienlijk wat kinderen die in de omgeving Lhee/Dwingeloo wonen fietsen langs deze route naar de scholen in Beilen. Navraag levert op dat dit er 57 zijn. Deze kinderen maken gebruik van de Musels. In combinatie met het feit dat er op de weg hard wordt gereden, zorgt dit voor onveilige situaties. Op bestuurlijk niveau is er overleg gaande met de gemeente Westerveld over het stuk fietspad dat op hun grondgebied moet worden aangelegd.

De tracés van beide potentiële primaire fietspaden zijn 3 kilometer lang. Ervaring leert dat het realiseren van fietspaden circa € 175.000 per kilometer kost. De kosten bedragen dus € 525.000 per fietspad.

Financiën:

Vanuit het vorige GVVP is nog € 31.879 beschikbaar in een bestemmingsreserve. In 2013 is nog € 280.274 incidentele en € 69.661 structurele bestedingsruimte aanwezig (totaal € 349.935) Dit kan aangewend worden ter dekking van de maatregelen.

Financiële consequenties

	investering	Structurele lasten	Incidentele lasten
30 km/u zones	€ 70.000		€ 70.000
60 km/u zones	€ 122.500		€ 122.500
Kruisingen Oranjekanaal	€ 252.000		€ 252.000
Rotonde A28 oost afrit 30:	€ 180.000	€ 16.200	
Kosten: € 300.000 Bijdrage 40% BDU/cofinanciering: € 120.000 Netto-investering: € 180.000			

Fietsverbinding Beilen-Hijken Kosten: € 525.000 Bijdrage 40% BDU: € 210.000 Netto-investering: € 315.000	€315.000	€ 28.350	
Fietsverbinding Musels Kosten: € 525.000 Bijdrage 40% BDU: € 210.000 Netto-investering: € 315.000	€315.000	€ 28.350	

Besluit:

Wij stellen u voor:

Om voor de uitvoering van de maatregelen van het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan te besluiten tot de volgende investeringen:

A.

1. Voor de uitvoering van de projecten 30 en 60 km/u-zones een krediet van € 192.500 (€ 70.000 + € 122.500);
2. Voor de verkeerstechnische aanpassingen van kruisingen van het Oranjekanaal een krediet van € 252.000;
3. Voor de aanleg van een rotonde bij de afslag 30 Beilen aan de oostkant van de A28 – bij het distributiecentrum Jumbo – een netto-investeringskrediet van € 180.000 (kapitaallasten € 16.200);
4. Voor de fietsverbinding Beilen-Hijken een netto-investeringskrediet van € 315.000 (kapitaallasten € 28.350);
5. Voor de fietsverbinding langs de Musels een netto-investeringskrediet van € 315.000 (kapitaallasten € 28.350);

B.

1. Het benodigde bedrag ad. € 444.500 voor de projecten 30 en 60 km/u-zones en de verkeerskundige maatregelen van kruisingen van het Oranjekanaal als volgt te dekken:
 - o € 31.879 Bestemmingsreserve GVVP.
 - o € 280.274 Incidentele bestedingsruimte 2013.
 - o € 132.347 B-reserve.
2. De kapitaallasten voor de investeringen voor de aanleg van een rotonde bij de afslag 30 Beilen aan de oostkant van de A28, voor de aanleg van het fietspad Beilen-Hijken en voor de aanleg van het fietspad langs de Musels, in totaal € 72.900 (€ 16.200 + € 28.350 + 28.350) te dekken uit de structurele bestedingsruimte 2013.