

Verkeersmodel en richtinggevende keuze herinrichting Noord-Zuidroute Beilen en andere ruimtelijke ontwikkelingen

Informatie

Datum	29 augustus 2023	Overleg gepleegd met:
Behandelaar	<input type="text" value="naam"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Portefeuillehouder: Jan Schipper
Zaaknummer		<input type="checkbox"/> Financieel adviseur:
Portefeuillehouder	Jan Schipper	<input type="checkbox"/> Personeelsconsulent:
Besluitvormend orgaan	College van burgemeester en wethouders	<input type="checkbox"/> Medewerker bestuur en juridische zaken:
		<input type="checkbox"/> Communicatieadviseur:
		<input type="checkbox"/> Informatieadviseur:
In PFHO besproken?	Anders: via de mail afgestemd met de portefeuillehouder	<input checked="" type="checkbox"/> Inkoopadviseur: <input type="text" value="naam"/>
		<input type="checkbox"/> Team: <input type="text" value="naam"/>
		<input checked="" type="checkbox"/> Naam medewerker: <input type="text" value="naam"/>
		<input type="checkbox"/> Inspraak/adviesorgaan: <input type="text" value="naam"/>
		<input checked="" type="checkbox"/> Anders, namelijk: <input type="text" value="naam"/>
		(Goudappel), <input type="text" value="naam"/> <input type="text" value="naam"/>
		(Citydeveloper-s: Wervend Perspectief Beilen)

Het college besluit:

1. Kennis te nemen van de resultaten van het verkeersmodel;
2. Als richtinggevende keuze voor de uitwerking van de herinrichting van de Noord-Zuidroute Beilen (Esweg) voor het scenario "Fishbone" te kiezen;
3. Vanuit het scenario "Fishbone" opties voor de route Dingspelstraat-Grote Drift en de aansluiting van de Brunstingerstraat op de Esweg te onderzoeken en uit te werken, waarbij ook de verdere effecten en eventuele mogelijke aanvullende maatregelen in beeld worden gebracht;
4. Voor het scenario "Fishbone" de inrichtingsvarianten voor een maximumsnelheid van 50 km/u (GOW50) en 30 km/u (GOW30) uit te werken;
5. Voor het vervolgproces van de herinrichting van de Noord-Zuidroute Beilen (Esweg) voor de participatievorm "raadplegen" te kiezen;
6. Met het verkeersmodel de toekomstige verkeerskundige effecten voor de woningbouwambitie in en rond Beilen (Wervend Perspectief Beilen) te onderzoeken en daarvoor mogelijke infrastructurele maatregelen in beeld te brengen;
7. De verkeerseffecten en -consequenties voor de hele Torenlaan in beeld te brengen;
8. Om een actuele offerte te vragen aan het adviesbureau Goudappel, om voor de Torenlaan in relatie met het verkeersmodel mogelijke verkeersoplossingen in beeld te brengen. Dit, inclusief de aansluitende straten, en waarbij speciale aandacht is voor de omgeving van 't Stroomdal;

9. Om na goedkeuring van de offerte, door het Team Ruimtelijk Beleid en Projecten en Team Inkoop, Goudappel enkelvoudig onderhands opdracht te geven voor deze werkzaamheden;
10. De raads- en commissieleden te informeren met de bijgaande brief.

Aanleiding/voorgeschiedenis

Op 1 november 2022 heeft u besloten om akkoord te gaan met het opstellen van een verkeersmodel voor Beilen en omgeving. Voor het opstellen en het kalibreren van het verkeersmodel hebben we bestaande telcijfers gebruikt en hebben we in het najaar van 2022 in en rond Beilen aanvullende verkeerstellingen gedaan. Daarnaast is er gebruik gemaakt van sociaal economische gegevens, zoals arbeidsplaatsen en leerlingenaantallen.

Het totaal heeft geleid tot een verkeersmodel voor de gehele gemeente Midden-Drenthe, dat in detail is doorontwikkeld voor Beilen. Het verkeersmodel van Midden-Drenthe is een onderdeel van een totaalnetwerk van verkeersmodellen van andere (omliggende) gemeentes, provincies en Nederland.

Met het verkeersmodel hebben we de huidige situatie in beeld, en kunnen we toekomstige situaties en effecten van (ruimtelijke) ontwikkelingen in beeld brengen. Voor het verkeersmodel is het prognosejaar 2040. Voor het prognosejaar hebben we alle “harde” plannen in het model doorgerekend. Dit zijn plannen van onze eigen gemeente, maar ook bekende plannen van andere (omliggende) gemeentes, provincies en Nederland.

De “zachte” plannen laten we ook doorrekenen. Hier gaan we later in dit voorstel op in.

Hieronder beschrijven we voor een aantal ruimtelijke ontwikkelingen wat we hebben onderzocht, of nog moeten onderzoeken met het verkeersmodel en welke keuzes er gemaakt moeten worden.

Voorstel

Toelichting voorstel

Herinrichting van de Noord-Zuidroute Beilen (Esweg)

Scenario's inrichtingsmogelijkheden

Voor de inrichtingsmogelijkheden van de Noord-Zuidroute (Esweg) hebben we met het verkeersmodel drie (uiteenlopende) scenario's door laten rekenen:

1. Fishbone;
2. Fietsstraat;
3. Boulevard.

1. *Fishbone*

Het profiel wordt opnieuw ingericht ten behoeve van efficiënte verkeersdoorstroming met een goede rijbaan, brede fietspaden en voldoende brede trottoirs. De ruimte in het profiel wordt gevonden door de boomstructuur op plekken te vernieuwen. De ontwerpsnelheid is 50 km/u.

2. Fietsstraat

De prioriteit ligt bij de fietsers, waarbij de doorgaande route voor auto's wordt onderbroken. Fietsers rijden tussen de bomen, voetgangers lopen buiten de bomen. De ontwerpsnelheid is 30 km/u.

3. Boulevard

De prioriteit ligt bij de voetgangers. Eventueel fietsers aan de buitenzijde van de boomstructuur, waar ook de ontsluiting van de woningen is. Er is geen autoverkeer tussen de bomen. Er is ruimte voor wandelen, sporten, spelen, klimaatadaptatie, en dergelijke. De ontwerpsnelheid is 10 km/u.

Een uitgebreidere uitleg over de scenario's, is beschreven in de bijlagen.

Verkeerskundige effecten van de scenario's

In de beide scenario's Fietsstraat en Boulevard neemt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Noord-Zuidroute (Esweg) enorm af. Maar dit gaat ten koste van andere wegen in en rond Beilen. Met name de Asserstraat, de Eursingerweg en de Ossebroeken krijgen daardoor een veel hogere verkeersbelasting. Dit zou voor de Asserstraat en de Eursingerweg betekenen dat deze wegen ook grootschalig gereconstrueerd moeten worden.

Bij het scenario "Fishbone" zien we dat de grote hoeveelheden verkeer op de Noord-Zuidroute (Esweg) blijven en dat dit voor de meeste aan- en omliggende straten geen of nauwelijks een negatief effect heeft.



Daarom stellen wij u voor, om als richtinggevende keuze voor de verdere uitwerking van de herinrichting van de Noord-Zuidroute (Esweg) voor het scenario "Fishbone" te kiezen.

Vanuit het raamcontract ingenieursdiensten heeft Buro Hollema opdracht gekregen voor de voorbereidende werkzaamheden voor de herinrichting van de Noord-Zuidroute (Esweg). In een overleg met de portefeuillehouder op 27 juli 2023 is besloten om Buro Hollema al opdracht te geven om voor het scenario "Fishbone" ontwerpvoorstellen te maken.

Route Dingspelstraat-Grote Drift en aansluiting Brunstingerstraat

In de huidige situatie sluit de Brunstingerstraat schuin aan op de Esweg. Met alle verkeersbewegingen en oversteken van fietsers en voetgangers, is het een erg moeilijk en daardoor lastig verkeerspunt. In het scenario Fishbone is de optie om de aansluiting van de Brunstingerstraat op de Esweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer doorgerekend.

Tegelijkertijd zien we ook dat de verkeersaantallen op de route Dingspelstraat-Grote Drift fors toenemen. Dit verkeer is hier ongewenst en heeft een prima alternatief via de Noord-Zuidroute (Esweg).

Wij stellen u daarom voor om, vanuit het scenario "Fishbone", opties voor de route Dingspelstraat-Grote Drift en de aansluiting van de Brunstingerstraat op de Esweg te onderzoeken en uit te werken, en daarbij ook de verdere effecten en eventuele mogelijke aanvullende maatregelen in beeld te brengen.

GOW50 of GOW30

In het scenario “Fishbone” is in de berekeningen uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km/u op de Noord-Zuidroute (Esweg). Waarbij de verkeerskundige functie van de weg een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW50) is.

In april 2023 heeft het CROW (kennisinstituut voor mobiliteit, wegen, et cetera) het rapport “Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30” gepubliceerd. Dit rapport is opgesteld omdat er in de praktijk ook wegen zijn die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie hebben. En waar het niet altijd mogelijk is om een dergelijke weg veilig in te richten als 50 km/u-weg. Dit kan ook het geval zijn voor de Noord-Zuidroute (Esweg).

Wij stellen voor om bij de verdere uitwerking van het scenario “Fishbone” de varianten voor een maximumsnelheid van 50 km/u (GOW50) en 30 km/u (GOW30) uit te werken.

Participatie

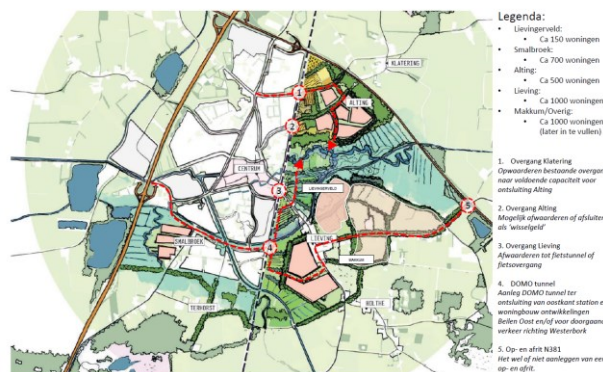
De Noord-Zuidroute Beilen (Esweg) is een belangrijke weg in het totale verkeerssysteem in de omgeving van Beilen. En zoals we al omschreven hebben, kunnen keuzes voor een inrichting, vergaande effecten hebben op andere straten in Beilen en omgeving. Effecten die direct aanwonenden of betrokkenen niet altijd overzien, of waarbij zij niet altijd het totaal aan belangen kunnen afwegen. Kortom: er spelen grotere overstijgende belangen. Daarom stellen we voor om in het vervolgproces voor de herinrichting van de Noord-Zuidroute (Esweg), voor de participatievorm “raadplegen” te kiezen.



Wervend Perspectief Beilen

Op 23 mei 2023 zijn de eerste resultaten van het verkeersmodel in een themacollege aan u gepresenteerd. U heeft toen gevraagd om ook de verkeerskundige effecten van een woningbouwambitie voor 3.000 woningen in en rond Beilen in beeld te brengen. In overleg met de collega's en de adviseurs van het externe adviesbureau, die betrokken zijn bij het Wervend Perspectief Beilen, hebben we de volgende scenario's opgesteld voor een doorrekening in het verkeersmodel:

- Scenario 0: geen Domotunnel en geen aansluiting op de N381;
- Scenario A1: Domotunnel en oostelijke rondweg naar Oosterstraat;
- Scenario A2: Domotunnel, oostelijke rondweg naar Mullingsweg en de spoorwegovergang Oosterstraat gesloten voor gemotoriseerd verkeer;
- Scenario B: Domotunnel, oostelijke rondweg tot Mullingsweg en zuidoostelijke rondweg naar Makkum;
- Scenario C: aansluiting op de N381, geen Domotunnel en geen oostelijke/zuidoostelijke rondweg;
- Scenario E: Domotunnel en oostelijk rondweg doorgetrokken naar Klatering.



In overleg met de portefeuillehouder hebben wij voor de doorrekening op 28 juli 2023 opdracht gegeven. Met dit voorstel besluit u formeel over uw vraag op 23 mei 2023 om met het verkeersmodel de toekomstige verkeerskundige effecten voor de woningbouwambitie in en rond Beilen (Wervend Perspectief Beilen) te onderzoeken en daarvoor mogelijke infrastructurele maatregelen in beeld te brengen.

Nog zwaardere verkeersdruk op de Torenlaan in de toekomst

De Torenlaan heeft nu al een zware verkeersdruk. Het verkeersmodel geeft aan dat in alle scenario's de verkeersdruk op de Torenlaan nog zwaarder wordt. En bij de doorgerekende scenario's is nog niet het effect van de woningbouwambitie van 3.000 woningen meegenomen.



Zeker gezien de gebiedsontwikkeling van 't Stroomdal, betekent het dat er weloverwogen keuzes gemaakt moeten worden voor de functie, inrichting en maatregelen van/op de Torenlaan. Maar ook dat er keuzes gemaakt moeten worden voor eventuele alternatieve routes en nieuwe infrastructuur.

Daarom stellen wij voor om de verkeerseffecten en -consequenties voor de hele Torenlaan in beeld te brengen, om vervolgens oplossingen te kunnen ontwikkelen om de verkeersdruk te verlagen en de verkeersveiligheid te vergroten.

Enkelvoudig onderhandse opdracht aan Goudappel

Begin dit jaar heeft Goudappel een conceptofferte uitgebracht om de verkeerskundige effecten van de ontwikkelingen van 't Stroomdal in beeld te brengen. Wij hebben hiervoor tot nu toe nog geen opdracht gegeven. Dit, vanwege inkoop-technische voorwaarden.

Het verkeersmodel toont aan dat het essentieel is om goede onderzoeken te doen, om weloverwogen keuzes voor infrastructurele maatregelen te kunnen maken, onder meer juist voor de Torenlaan.

Het meervoudig onderhands aanbesteden van dergelijke opdrachten kan tot vertragingen en hogere kosten leiden, omdat andere adviesbureaus een groot deel van de werkzaamheden overnieuw moeten doen. Ook is Goudappel het meest gespecialiseerde adviesbureau in deze tak van de verkeerskunde en de verkeersmodellen.

Samen met onze inkoopadviseurs hebben we de mogelijkheden op korte termijn bekeken hoe we deze opdrachten enkelvoudig onderhands kunnen verstrekken. Het basis verkeersmodel is inmiddels gebouwd en actualiseren we daarna periodiek. Bij specifieke projecten wordt gebruik gemaakt van dit verkeersmodel. De werkzaamheden die Goudappel doet, hebben betrekking op deze projecten en bestaan onder andere uit berekeningen waarbij het verkeersmodel wordt gebruikt. De projecten en het verkeersmodel kunnen daarom inkoop-technisch los van elkaar gezien worden.

Daarnaast hebben we samen met onze inkoopadviseurs de mogelijkheden voor de langere termijn bekeken. Ons raamcontract voor ingenieursdiensten loopt af in augustus 2024. Deze moeten we dus in de loop van volgend jaar opnieuw aanbesteden. In dit nieuwe raamcontract nemen we op dat Goudappel ons verkeersmodel beheert. En dat andere ingenieursbureaus, wanneer wij dat

noodzakelijk achten, Goudappel moet raadplegen en de consequenties van infrastructurele ontwerpen en maatregelen moeten laten doorrekenen met het verkeersmodel.

Voor dit moment stellen wij u voor om een actuele offerte te vragen aan het adviesbureau Goudappel, om voor de Torenlaan in relatie met het verkeersmodel mogelijke verkeersoplossingen in beeld te brengen. Dit, inclusief de aansluitende straten, en waarbij speciale aandacht is voor de omgeving van 't Stroomdal. Na goedkeuring van de offerte door het Team Ruimtelijk Beleid en Projecten en Team Inkoop, kan aan Goudappel enkelvoudig onderhands opdracht gegeven worden voor deze werkzaamheden.

Alternatieven

Zie bovenstaande toelichting.

Randvoorwaarden

Om grip te houden op de verkeerskundige effecten van de ontwikkelingen in onze gemeente is het essentieel dat wij het specialistische adviesbureau Goudappel opdrachten kunnen geven.

Risico's

Wanneer we de ruimtelijke ontwikkelingen niet door laten rekenen met het verkeersmodel lopen we het risico dat we niet de juiste keuzes maken en dat er bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen gaan ontstaan.

Financiële gevolgen

Op dit moment kunnen de werkzaamheden van de adviesbureaus uit bestaande budgetten en kredieten betaald worden.

Personele gevolgen

Geen.

Duurzaamheid

In dit stadium nog niet van toepassing.

Publicatieniveau

Dit voorstel is vertrouwelijk omdat het stuk bedrijfsvoerings- en strategische informatie bevat waar derden hun voordeel mee kunnen doen. Zeker met betrekking tot het Wervend Perspectief Beilen. De geschetste verkeersscenario's kunnen verwachtingen wekken met betrekking tot ontwikkelingen waarvan beleggers/investeerders kunnen profiteren. Ook kunnen de mogelijke scenario's direct onze inwoners raken en zorgen voor onnodige onrust.

Overig

Geen.

Vervolgprocedure/communicatie

Na uw besluit stuurt u de raads- en commissieleden een informerende brief.

Bijlagen

- Scenario's Esweg;
- 230523Presentatie verkeersmodel;
- Rapportage Esweg Beilen;
- Eindbeeld WPB + infra;
- Raadsbrief