



Raadsvergadering d.d. 27 september 2016 agendapunt 7

2016 / 29271

Aan:

De Gemeenteraad

Vries, 30 augustus 2016

Portefeuillehouder:	dhr. T.J. Wijbenga
Behandelend ambtenaar:	dhr. B. Dijkstra
Doorkiesnummer:	0592 - 266888
E-mail adres:	b.dijkstra@tynaarlo.nl
Bijlagen:	
- Raadsbesluit (bijgevoegd)	

Onderwerp

Verkeer in Ter Borch

Gevraagd besluit

In te stemmen met de voorgestelde werkwijze en uitgangspunten omtrent de afwikkeling van verkeer en de borging van verkeersveiligheid.

Wat willen wij hiermee bereiken?

Dat er goede afspraken zijn gemaakt over hoe om te gaan met het verkeer in Ter Borch en bewoners die zich zorgen maken.

Waarom komen we nu met dit voorstel?

De reden voor behandeling op dit moment is het feit dat in de vorige raadsvergadering van 12 juli 2016 de besluitvorming over de vaststelling van het bestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch is aangehouden. Hierbij is tevens de toezegging gedaan dat de vragen vanuit uw raad door ons beantwoord zullen worden en hoe de verkeersveiligheid geborgd kan worden. Omdat het bestemmingsplan geen instrument is om verkeersveiligheid te borgen doen wij u dit separate voorstel.

Wat ging er aan vooraf

Behandeling van het raadsvoorstel omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch op 12 juli 2016.

De gestelde vragen in de raad:

Wat stond er in de andere bestemmingsplannen?

In de twee genoemde bestemmingsplannen staan in de toelichting de volgende passages.

- Bestemmingsplan Ter Borch, 2004 (pagina 53):

Uit de verkeersmodelberekeningen van het verkeersadviesbureau Diepens en Okkema komt naar voren dat het risico op doorgaand verkeer ("sluipverkeer") beperkt wordt tot circa 1.400 motorvoertuigen per etmaal. Indien blijkt dat de hoeveelheid doorgaand verkeer meer wordt dan het bestemmingsverkeer, worden voorzieningen getroffen om de wijk tijdens de spits alleen open te stellen voor bestemmingsverkeer. Hiervan is sprake indien het doorgaand verkeer meer dan 3.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.



Interpretatie college:

De maximaal verwachte verkeersintensiteit doorgaand verkeer werd in 2004 geschat op 1.400 motorvoertuigen per etmaal. De verwachte intensiteit bestemmingsverkeer werd geschat op maximaal 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

Er wordt een verband gelegd tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer, waarbij gesuggereerd is dat er maatregelen zouden worden getroffen in de openbare weg om het doorgaand verkeer in de spits te weigeren, als de hoeveelheid doorgaand verkeer gelijk is of groter is dan de hoeveelheid bestemmingsverkeer (zijnde 3.000 motorvoertuigen per etmaal). Dus een totale verkeersintensiteit van 6.000 motorvoertuigen per dag.

- Bestemmingsplan Ter Borch Rietwijk Noord, 2013 (pagina 30):

"Indien blijkt dat de hoeveelheid doorgaand verkeer over de Borchsingel meer wordt dan het bestemmingsverkeer, worden voorzieningen getroffen om de wijk tijdens de spits alleen open te stellen voor bestemmingsverkeer. Hiervan is sprake indien het doorgaand verkeer meer dan 3.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Dit betekent dat er sprake is van te veel sluipverkeer als over de Borchsingel (ter hoogte van de ecologische zone van de Rietwijk), structureel meer dan 6000 motorvoertuigen per etmaal gaan.

Op basis van de oorspronkelijke verkeersmodelberekeningen van het verkeersadviesbureau Diepens en Okkema komt naar voren dat het risico op doorgaand verkeer ("sluipverkeer") beperkt wordt tot circa 1.400 motorvoertuigen per etmaal. In dat geval zijn er geen maatregelen tegen sluipverkeer noodzakelijk. Mocht blijken dat deze wel noodzakelijk zijn dan is hiervoor ruimte gereserveerd op het tracé van de Borchsingel tussen de Bruilweering en de Woldsloot. Eventuele voorzieningen (bijvoorbeeld een slagboom of een verzinkbare zuil) kunnen binnen de bestemming "Verkeer" worden gerealiseerd."

Interpretatie college:

We herhalen in 2013 de tekst uit 2004, we concretiseren daarbij de locatie en aard van eventuele maatregelen. We herhalen de verkeersintensiteiten die als kwantiteit leidend zullen zijn voor het al dan niet treffen van voorzieningen.

Waarom zijn deze uitspraken in het nieuwe bestemmingsplan niet herhaald?

Gebleken is dat deze passages (beleidsuitspraken) uit 2004, later herhaald in 2013, **niet uitvoerbaar** zijn. Het is namelijk niet mogelijk om bij een openbare en vrij toegankelijk weg, op welke wijze dan ook, voorzieningen te treffen die onderscheid maken tussen bestemmingsverkeer en overig (doorgaand) verkeer.

De passages in de toelichting van het oude bestemmingsplan Ter Borch uit 2004 en het bestemmingsplan Rietwijk Noord uit 2013, zijn in dat opzicht praktisch onuitvoerbaar.

In het nieuwe bestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch 2016, is dit niet opgenomen. Het is nog wel mogelijk om voorzieningen te treffen zoals beschreven in de hiervoor weergegeven toelichting behorende bij het bestemmingsplan Rietwijk Noord. Verkeer ontmoedigende of vertragende maatregelen hebben effect op al het verkeer, dus niet uitsluitend op doorgaand verkeer.

Wat is de juridische status van de toelichting van een bestemmingsplan?

Een bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. In de toelichting wordt onder andere een beschrijving van de in het plan opgenomen bestemmingen gegeven. Tevens wordt een verantwoording gegeven van de in het plan gemaakte keuzes van bestemmingen.

De regels en verbeelding van een bestemmingsplan zijn rechtstreeks juridisch bindend. Volgens constante jurisprudentie van de Raad van State maakt de toelichting echter *geen* deel uit van het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.



Wat was de bedoeling van de gemeente met het hanteren van een norm voor doorgaand verkeer?

De bedoeling was aan te geven dat wij de verkeersveiligheid hoog in het vaandel hebben en dat als het (doorgaand) verkeer voor onveilige situaties zorgt wij, op basis van onderzoek en gesprekken, komen tot het treffen van de juiste maatregelen.

Voor het opstellen van het oorspronkelijke bestemmingsplan Ter Borch, dat de realisatie van de Borchsingel mogelijk heeft gemaakt, hebben we een verkeersonderzoek gedaan. Dit onderzoek is (mede) de basis voor het leggen van de verschillende bestemmingen op de gronden en de afstanden tussen bijvoorbeeld een woonbestemming en een verkeersbestemming. Het bestemmingsplan strekt immers ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

De inrichting van de weg wordt geregeld in de wegenverkeerswetgeving, de Algemene plaatselijke verordening, de Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV) en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). In het bestemmingsplan kan niets worden geregeld over de maximum snelheid, de hoeveelheid auto's die maximaal over de weg mogen rijden en verkeerstechnische maatregelen. Een bestemmingsplan is daarom geen (geschikt) instrument om de verkeersveiligheid te borgen.

Welke informatie is aan geïnteresseerden verstrekt bij de uitgifte van kavels in Ter Borch?

Het informatiepakket dat bij de verkoop van kavels in de Rietwijk wordt gebruikt bevat onder andere informatie over kavelgrootte, kavelprijzen en inschrijvings- en lotingsprocedure. Aanvullende informatie aan potentiële kopers bestond voornamelijk uit verkoopprocedure en verkoopvoorwaarden. Voor de andere wijken in Ter Borch zijn vergelijkbare informatiepakketten gemaakt.

Een informatiepakket bevat en bevatte geen specifieke informatie over het verkeer over de Borchsingel of over andere ontwikkelingen in de wijk. Uiteraard liggen alle bestemmingsplannen op het gemeentehuis ter inzage en zijn deze te bekijken op de website van de gemeente.

Even terug naar de basis. Waar staan we nu? Wat is nu de feitelijke situatie?

Wat is de Borchsingel voor type weg?

De Borchsingel is een openbare doorgaande weg. In het bestemmingsplan Ter Borch staat vermeld dat de Borchsingel bedoeld is als een doorlopende zelfstandige verkeersstructuur (gebiedsontsluitingsweg), die de wijk direct aansluit op de Groningerweg en het transferium bij de N372. Met de aansluiting van de Borchsingel op de N372, wordt de aansluiting op de Groningerweg ontlast en wordt de verkeersafwikkeling verbeterd. De belastbaarheid van de Borchsingel wordt bepaald door de beide aansluitende rotondes en kan worden gesteld op ca. 20.000 mvt/etmaal.

Wat is er –tot nu toe- aan verkeersveiligheid aan de Borchsingel gedaan?

De wijk Ter Borch is ontworpen en ingericht conform het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. Voor informatie over dit programma wordt verwezen naar de website van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). In de weg zijn haakse bochten aangebracht die de snelheid van gemotoriseerd verkeer verlagen. Bij alle oversteken is een middenberm zodat de weg in twee keer overgestoken kan worden. Daarnaast is er een vrij liggend fiets/voetpad; ook deze maatregel vergroot de verkeersveiligheid. Bij de scholen is een 30 km zone ingesteld en zijn bij de oversteken eveneens middenbermen aangelegd en drempels voor en achter de oversteek. Daarnaast is er een zogenaamde kiss- en ride-strook aangelegd. In de wijk zijn bruggen (met een verhoging) aangelegd, die de snelheid remmen en er zijn specifieke uitritconstructies gemaakt. Tenslotte zijn er betonnen banden en laanbeplantingen aangebracht, die zorgen voor een visuele versmalling en dus een effect hebben op de snelheid.

Verkeerstellingen en doorrekeningen doorgaand verkeer op basis van het verkeersmodel Borchsingel

Uit de meest recente verkeersberekening (2016) van Goudappel Coffeng komt naar voren dat het doorgaande verkeer, (oftewel verkeer dat geen herkomst of bestemming in Ter Borch heeft), uitkomt op verkeersaantallen zoals aangegeven in onderstaande tabel.



	Doorgaand verkeer	Bestemmingsverkeer	Totaal
2016	200-300 mvt/etmaal	2200 mvt/etmaal	2500 mvt/etmaal
2030	500 mvt/etmaal	4800 mvt/etmaal	5300 mvt/etmaal

Voor de Borchsingel gaat het om waarden berekend op het drukste punt. Dit aantal is lager dan het risico dat door het verkeersadviesbureau Diepens en Okkema bij het opstellen van het bestemmingsplan Ter Borch is berekend. Ook is dit heel veel lager dan de Borchsingel op basis van de aansluitende rotondes qua belastbaarheid kan dragen. (ca. 20.000 mvt/etmaal).

Om een gevoel te krijgen bij deze intensiteiten, hebben is ter vergelijking hieronder ook de verkeersaantallen van bekende wegen in onze gemeente vermeld.

- Groningerweg Eelderwolde 5700 mvt/etmaal
- Esweg te Eelde 4700 mvt/etmaal
- Hogeweg te Zuidlaren (Zuid Es) 4800 mvt/etmaal
- Hoofdweg te Paterswolde 7700 mvt/etmaal
- Asserstraat te Vries 6600 mvt/etmaal
- Stationsweg te Zuidlaren 12000 mvt/etmaal

Verkeersveiligheid is echter subjectief

Algemeen technisch kan worden gesteld dat de relatie tussen de aangelegde infrastructuur, ofwel de belastbaarheid van de weg en de intensiteit waarmee de weg belast wordt nu, en in de toekomst, goed op elkaar moet zijn afgestemd. In de huidige situatie (2016) is de intensiteit 2.500 ten opzichte van een belastbaarheid van ongeveer 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van deze ruime onderbenutting van de weg, zou daaruit eenvoudig kunnen worden geconcludeerd dat de weg als verkeersveilig bestempeld kan worden.

Helaas is het niet zo eenvoudig. Van doorslaggevend belang is namelijk het gedrag van verkeersdeelnemers!

Het college heeft verkeersveiligheid hoog in het vaandel en zal waar nodig die maatregelen treffen die nodig zijn om een goede afwikkeling van verkeer en de verkeersveiligheid te borgen. Dit is de reden dat we intensiteit willen loslaten maar de praktijk monitoren en in gesprek blijven met verkeerscommissies en bewonersverenigingen.

We stellen voor om via onderstaande werkwijze en uitgangspunten om te gaan met het verkeer in Ter Borch:

1. Het werken met verkeersmodellen is uitgangspunt.

Binnen verkeer en vervoer is het werken met verkeersmodellen van verkeerskundige ingenieursbureaus uitgangspunt. Zij hebben hun kwaliteit en betrouwbaarheid bewezen. Dat zijn hoogwaardige verkeerskundige modellen die een goede inschatting kunnen maken van hoe de mobiliteit zich in de praktijk zal gaan ontwikkelen, op basis van theoretische input. Ook in Ter Borch wordt er door Bureau Goudappel Coffeng met een verkeersmodel gerekend. Wij beschouwen het verkeersmodel als een belangrijk instrument voor het verkeer in Ter Borch.

2. Meten is weten.

In een woonwijk die in ontwikkeling is, is het belangrijk om continue te blijven meten of theorie en praktijk met elkaar overeenkomen. Ontwikkelt de daadwerkelijke verkeersintensiteit zich inderdaad zoals het verkeersmodel vooraf had berekend?



Als er substantiële afwijkingen worden geconstateerd dan zullen we die verschillen analyseren en middels het geactualiseerde verkeersmodel nieuwe doorrekeningen maken. Wij gaan de hoeveelheid verkeer dan ook monitoren met behulp van zes permanente meetlussen in de weg. Indien de verkeersaantallen afwijken van de aantallen uit het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng worden de verkregen meetgegevens opnieuw doorgerekend, gezocht naar de oorzaak en wordt het treffen van maatregelen overwogen. Daarbij kan echter het doorgaande verkeer niet gescheiden worden van het bestemmingsverkeer. Dit betekent dat als er een maatregel wordt genomen, dat dit op alle verkeersstromen van invloed zal zijn. Als er bijvoorbeeld een slagboom, verkeerslicht of verkeerspaal in de weg wordt aangelegd om het verkeer te doseren, dan zal dit voor alle voertuigen gelden. De telgegevens zullen via onze website openbaar gemaakt worden.

3. Verkeersbelasting versus belastbaarheid van de weg.

De Borchsingel is aangelegd en bedoeld als gebiedsontsluiting. De weg kent op dit moment een zware overcapaciteit. Logisch voor een wijk in ontwikkeling. De bewonersvereniging hecht waarde aan de eerder genoemde intensiteiten in bestemmingsplannen. Daarbij gaat het concreet om de eerder genoemde 3.000 motorvoertuigen per etmaal 'doorgaand verkeer'. Wij stellen voor om over te gaan tot kentekenonderzoek als op basis van tellingen en het verkeersmodel het vermoeden bestaat dat de verkeersintensiteit doorgaand verkeer zich ontwikkelt richting de 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

4. Verkeersveiligheid is subjectief.

Objectief gezien is er sprake van grote overcapaciteit van de belastbaarheid van de aangelegde infrastructuur. Echter meest doorslaggevend is het gedrag van verkeersdeelnemers. Zeker op die plekken waar langzaam verkeer (fiets en voetgangers) en gemotoriseerd verkeer elkaar ontmoeten. De weg is zo ingericht dat bij goede toepassing van de verkeersregels door alle verkeersdeelnemers, de verkeersveiligheid geborgd is. De vraag is dan ook wie is verantwoordelijk voor het gedrag van de verkeersdeelnemers. De scholen zijn in bezit van het Drents Verkeersveiligheidslabel (DVL), ouders voeden hun kinderen op, de kinderen halen op school hun verkeersdiploma en automobilisten houden zich aan de verkeersregels. Zo zou het moeten zijn, maar helaas is dat geen garantie voor goede uitvoering. Om die reden zouden wij willen voorstellen dat we ook gedrag rondom "hotspots" als de school en later ook de supermarkt goed in de gaten wordt gehouden. Indien nodig, ook als de onder 3 genoemde kwantiteiten niet worden gerealiseerd, zullen wij eventuele onveilige situaties willen gaan analyseren en voorkomen (werkwijze bij gedrag).

5. Invloed van de werkzaamheden aan de Ringweg

De werkzaamheden voor de ombouw van de Zuidelijke Ring zijn van tijdelijke aard en het gehele onderliggende wegennet zal hier in meer of mindere mate last van krijgen. De fasering van de werkzaamheden is echter nog niet bekend. Er zijn dan ook nog geen concrete uitspraken te doen over de invloed van de ombouw van de Zuidelijke Ring op de Borchsingel. Gedurende dit project zullen er echter altijd twee rijstroken van de A-7 in beide richtingen open blijven. Zodra de planning van de aannemer 'ombouw Zuidelijke Ring' bekend is weten we ook het maatregelenpakket van de aannemer om hinder zo veel mogelijk te beperken. De aannemer van het project 'ombouw Zuidelijke Ring' verzorgt, naar aanleiding van de gesprekken, nieuwsbrieven en/of publieksbijeenkomsten. We zijn en blijven over de werkzaamheden in gesprek met het projectbureau Groningen Bereikbaar. Verder hebben we ook overleg met Rijkswaterstaat en de gemeente Haren. Zodra de planning en fasering van de aannemer 'ombouw Zuidelijke Ring' bekend is berekenen we met het verkeersmodel van Groningen Bereikbaar de effecten van de ombouw op het onderliggende wegennet inclusief de Borchsingel. Indien de uitkomsten daar aanleiding toe geven zullen wij in overleg met Groningen Bereikbaar, Rijkswaterstaat en de gemeente Haren een actieplan bepalen.

6. Bewoners worden betrokken

Een vertegenwoordiging van de bewonersvereniging en verkeerscommissie kan meepraten over gesignaleerde problemen, mogelijke oorzaken en oplossingen. We bieden de verkeerscommissies uit de wijk Ter Borch aan om structureel overleg te voeren net als alle andere inwoners uit de wijk.

**Hoe informeren we de inwoners?**

We blijven in gesprek met de bewoners van Ter Borch over de verkeersveiligheid van de wijk. Zij kunnen meepraten over eventuele gesignaleerde problemen, mogelijke oorzaken en oplossingen. Informatieverstrekking vindt plaats via de gebruikelijke kanalen zoals de gemeentelijke website, nieuwbrieven en in voorkomende gevallen informatiebijeenkomsten.

Wanneer gaan we het uitvoeren?

Het in gesprek zijn met de inwoners van Ter Borch is een continue proces dat de komende tijd een vervolg zal krijgen. Daarnaast zijn en blijven we in gesprek met Groningen Bereikbaar, Rijkswaterstaat en de gemeente Haren om de effecten van werkzaamheden aan omliggende wegen te monitoren en waar nodig een gezamenlijk actieplan op te stellen.

Hoe zijn de financiën opgebouwd?

Niet van toepassing

Burgemeester en wethouders van Tynaarlo,

drs. M.J.F.J. Thijsen,

burgemeester

mr. J. Th. van Nieukerken,

gemeentesecretaris



Raadsbesluit nr. 7

Betreft: Verkeer in Ter Borch

De raad van de gemeente Tynaarlo;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 30 augustus 2016

BESLUIT:

In te stemmen met de geamendeerde* voorgestelde werkwijze en uitgangspunten omtrent de afwikkeling van verkeer en de borging van verkeersveiligheid.

Vries, 27 september 2016

De raad voornoemd,

drs. M.J.F.J. Thijsen, Voorzitter

J.L. de Jong, griffier

* bijlage: Amendement nr. 1