

Antwoord op Statenvragen PS2011-278

Arnhem, 10 mei 2011
zaaknr. 2007-001032

De leden van
Provinciale Staten

Beantwoording schriftelijke Statenvragen Statenleden
dhr. Schol en dhr. Van Bohemen (CDA) over
verkeersafwikkeling De Waalwaard

Ingevolge het bepaalde in artikel 42 van het Reglement van Orde van Provinciale Staten doen wij u hieronder het antwoord van ons college op de vragen van de statenleden dhr. Schol en dhr. Van Bohemen toekomen

Vraag 1 :

Is ten tijde van de aankoop van De Waalwaard contact opgenomen met de gemeente Neder-Betuwe over de afwikkeling van het vrachtverkeer ingeval van een verplaatsing van De Beijer naar De Waalwaard? Zo ja, hoe is toen door beide partijen aangekeken tegen de afwikkeling van het vrachtverkeer in de richting van de A15?

Antwoord:

In de Statennotitie die opgesteld is ter onderbouwing van het Statenbesluit d.d. 30 juni 2010 (PS2010-544) zijn uw Staten op de volgende wijze geïnformeerd.

“Het college van Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van de gemeente Neder-Betuwe zijn geïnformeerd over de mogelijke ontwikkeling van de locatie Waalwaard ten behoeve van bedrijf De Beijer. De gemeente staat hier niet onwelwillend tegenover.”

De wethouders van Neder-Betuwe hebben aangegeven op 3 juni de fractievoorzitters vertrouwelijk geïnformeerd te hebben over het voornemen van de provincie om de locatie De Waalwaard aan te kopen ten behoeve van het bedrijf De Beijer. Op 4 juni 2010 is er telefonisch contact geweest tussen wethouder Keuken en gedeputeerde Verdaas waarin de heer Keuken de heer Verdaas heeft geïnformeerd over het overleg met de fractievoorzitters. In dat gesprek heeft de heer Keuken aangegeven dat zowel de raad als de wethouders het gesprek willen aangaan over de ontwikkeling van De Waalwaard ten behoeve van het bedrijf De Beijer. Op 24 juni heeft vervolgens een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de wethouders Keuken en Schuurman en de heer Verdaas. Tijdens dit gesprek zijn de bedrijfsactiviteiten en vrachtwagenbewegingen van het bedrijf De Beijer besproken. De heren Keuken en Schuurman hebben aangegeven de verkeersafwikkeling als knelpunt te zien en dat hier goed naar gekeken dient te worden. Er is overeengekomen de effecten van de verkeersafwikkeling van De Beijer op de huidige infrastructuur te onderzoeken in het kader van de bestemmingsplanwijziging.

Vraag 2 :

Het gemeentebestuur van Neder-Betuwe geeft aan, dat op termijn sprake is van 400 vrachtwagenbewegingen per dag. Dit betekent 1 vrachtwagenbeweging per 2 minuten bij transport tussen 5.00 en 20.00 uur. Van welk aantal vrachtwagenbewegingen per dag gaat uw college uit voor de korte termijn (2015) en voor de lange termijn (2020-2025)?

Inlichtingen bij mw. P.J. van Eijndthoven, telefoonnummer (026) 359 88 00
e-mailadres: post@gelderland.nl

Antwoord:

De Beijer heeft in Kekerdorp een milieuvergunning die 400 vrachtwagenbewegingen toestaat in de dagperiode. In de vigerende milieuvergunning van Steenfabriek de Waalwaard zijn 200 vrachtwagenbewegingen opgenomen. In het onderzoek naar de verkeersafwikkeling bij mogelijke inplaatsing van De Beijer op de locatie Waalwaard zijn deze twee scenario's gekozen om nader te onderzoeken of de huidige infrastructuur geschikt is voor de afwikkeling. In een verkeerskundig onderzoek wordt de huidige verkeersintensiteit als uitgangspunt gebruikt om de situatie in 2020 te modelleren. De modelgegevens zijn door de gemeente Neder-Betuwe aangeleverd en geverifieerd. De vrachtwagenbewegingen zijn in beide scenario's toegevoegd aan de gemodelleerde intensiteit in 2020. Het verkeerskundig onderzoek wordt onderdeel van de Milieu Effect Rapportage die voor de herziening van het bestemmingsplan wordt opgesteld.

Toegestane vrachtwagenbewegingen worden vastgelegd in een milieuvergunning. Het bedrijf De Beijer zal bij vestiging op de locatie Waalwaard een nieuwe milieuvergunning moeten aanvragen. In de aanvraag moet het bedrijf onderbouwen welk aantal vrachtwagenbewegingen nodig is. Wij gaan ervan uit dat het maximaal mogelijk aantal vervoersbewegingen voor het bedrijf in de toekomst 400 vrachtwagenbewegingen is en dit zal in afspraken met de gemeente worden vastgelegd. De heer de Beijer heeft mondeling aangegeven per dag 250 tot 300 verkeersbewegingen nodig te hebben voor de bedrijfsvoering. Dit betreft echter de piekmomenten en het betekent niet dat dit aantal daadwerkelijk dagelijks rijdt.

Vraag 3 :

In hoeverre acht het college voor de korte en de lange termijn een afwikkeling van het vrachtverkeer door de kern van Dodewaard (de Dalwagen) mogelijk zonder de leefbaarheid en verkeersveiligheid ernstig te schaden?

Antwoord:

Ten behoeve van de bestemmingsplanherziening is de verkeersafwikkeling tussen de Waalwaard en de A15 via twee routes onderzocht, te weten route Dalwagen door de kern Dodewaard en de route via de Welysestraat. Hierin is gekeken naar 3 situaties: de huidige verkeersintensiteit, de huidige verkeersintensiteit + 200 vrachtwagenbewegingen conform de vigerende milieuvergunning en de huidige verkeersintensiteit + 400 vrachtwagenbewegingen. Voor alle scenario's geldt dat het de gemodelleerde situatie in 2020 is gebaseerd op de huidige verkeersintensiteiten.

Conclusies uit het onderzoek naar de verkeersafwikkeling zijn in onderstaande tabel samengevat:

	Route Dalwagen	Route Wely
Fysieke ruimte	smal, passeren van vrachtwagens op dijkopgang (150 m) is niet mogelijk	smal over een deel van de route (ca. 5,5 km) passeren door uitwijken in berm
Geluid	Huidige geluidbelasting op Dalwagen al relatief hoog. Toename van 1 tot 3 dB bij 200 tot 400 vrachtwagenbewegingen, afhankelijk van de ligging van woningen. Geen wettelijke verplichting tot realiseren van maatregelen	Huidige geluidbelasting is laag. Toename van 3 tot 5 dB bij 200 tot 400 vrachtwagenbewegingen, afhankelijk van ligging van woningen. Klein aantal woningen langs de route. Geen wettelijke verplichting tot realiseren maatregelen
Luchtkwaliteit	Geen normoverschrijdingen door toename vrachtverkeer	Geen normoverschrijdingen door toename vrachtverkeer

Verkeersveiligheid	weinig ongevallen maar onveilig gevoel door hoge verkeersintensiteit auto's en vrachtverkeer en het frequente oversteken van voetgangers	Toename vrachtverkeer zorgt voor toename confrontaties met fietsers
Beleving	Voor relatief grote groep omwonenden zal situatie enigszins verslechteren	Voor relatief kleine groep omwonenden zal situatie relatief meer verslechteren

AFSCHRIJF

Op basis van de vorenstaande uitwerking in het verkeerskundig onderzoek constateren wij dat als wordt uitgegaan van de bestaande infrastructuur, de verkeersafwikkeling van de locatie Waalwaard via de Dalwagen het meest gewenst is. Deze route heeft in de huidige situatie reeds met hoge verkeersintensiteiten te maken en is door de instelling van een 30 km/uur zone hier het best op ingericht. Er zijn geen wettelijke verplichtingen om deze route aan te passen, wel zou er moeten worden gekeken naar het veiliger maken van het passeren van vrachtwagens. De afvoer van stenen van de voormalige steenfabriek de Waalwaard werd ook gedaan via deze route. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat niet alle vergunde 200 vrachtwagenbewegingen over de Dalwagen gingen. Een deel van de vrachtwagenbewegingen werd gemaakt om grondstoffen vanuit de regio via andere routes aan te voeren. De vigerende milieuvergunning van de Waalwaard staat 200 vrachtverkeersbewegingen toe die afgewikkeld mogen worden via beide onderzochte routes.

De wethouders van de gemeente Neder-Betuwe hebben aangegeven dat zij graag een alternatieve ontsluiting zouden willen realiseren voor de locatie Waalwaard. In 2001 is reeds een tracé vastgesteld door de gemeenteraad waarmee de Dodewaardsestraat wordt doorgetrokken tot aan de Waalbanddijk. Door realisatie van deze ontsluitingsroute zal de Dalwagen worden ontlast en kan het vrachtverkeer om het dorp heen naar de Waalwaard. Op verzoek van de gemeente Neder-Betuwe is ook de verbindingsweg nader onderzocht.

Op dit moment zijn wij in gesprek met de gemeente Neder-Betuwe om te komen tot een gezamenlijke oplossing. Hierin worden de opties zoals hierboven genoemd meegenomen.

Vraag 4 :

Is op dit moment sprake van een alternatieve route die geen ernstige overlast en risico's met zich meebrengt?

Antwoord:

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat bij de te verwachten verkeersafwikkeling via de Dalwagen geen wettelijke normen zullen worden overschreden, zie hiervoor de uitleg bij vraag 3. Een alternatieve route realiseren door de Dodewaardsestraat door te trekken is mogelijk en zal de situatie op de Dalwagen verbeteren. Er zijn weinig woningen gevestigd in de nabijheid van het voorgestelde tracé voor deze route. De realisatie van deze route zal wel leiden tot een toename van verkeersintensiteit op de Waalbanddijk en de Kalkestraat. De toename in de Kalkestraat is zodanig dat maatregelen wettelijk verplicht zijn. Omdat deze moeilijk te realiseren zijn, wordt voorgesteld de Kalkestraat niet aan te sluiten op de verbindingsweg.

Vraag 5

Hoe kijkt u aan tegen een verkeersafwikkeling via een nieuwe rondweg westelijk van Dodewaard en denkt u daarbij aan een financiële bijdrage, rekening houdend met de kansen van deze rondweg voor de woningbouw en de financiële positie van de gemeente Neder-Betuwe?

Antwoord:

Het oorspronkelijke plan ten aanzien van de verbindingsweg stamt uit 2001. De doortrekking van de Dodewaardsestraat zou de Dalwagen moeten gaan ontlasten en de toekomstige nieuwbouwwijk Fructus gaan ontsluiten. Deze nieuwbouwwontwikkeling zou een kostendrager zijn in de financiering van de verbindingsweg. Deze nieuwbouwwontwikkeling heeft vooralsnog geen doorgang gevonden en heeft op dit moment geen prioriteit in de gemeentelijke woningbouwopgave. De gemeente Neder-Betuwe is zelf verantwoordelijk voor een eventuele herprioritering van de woningbouwopgave en een afstemming in regionaal verband.

De kosten van de aanleg van de verbindingsweg zijn geschat op € 6 miljoen. Door de gemeente Neder-Betuwe wordt momenteel een hernieuwd kostenonderzoek uitgevoerd. Tevens wordt uitgewerkt welke grondposities de gemeente al op het tracé heeft. Dit bepaalt mede wat er nog aan kosten moet worden gemaakt om dit tracé te realiseren.

Wij zijn in overleg met de gemeente Neder-Betuwe om te kijken welke mogelijkheden er zijn om de verkeersafwikkeling ten behoeve van de locatie Waalwaard te financieren.

Gedeputeerde Staten van Gelderland
C.G.A. Cornielje - Commissaris van de Koningin
drs. P.P.L. van Kalmthout - secretaris

AFSCHRIJF

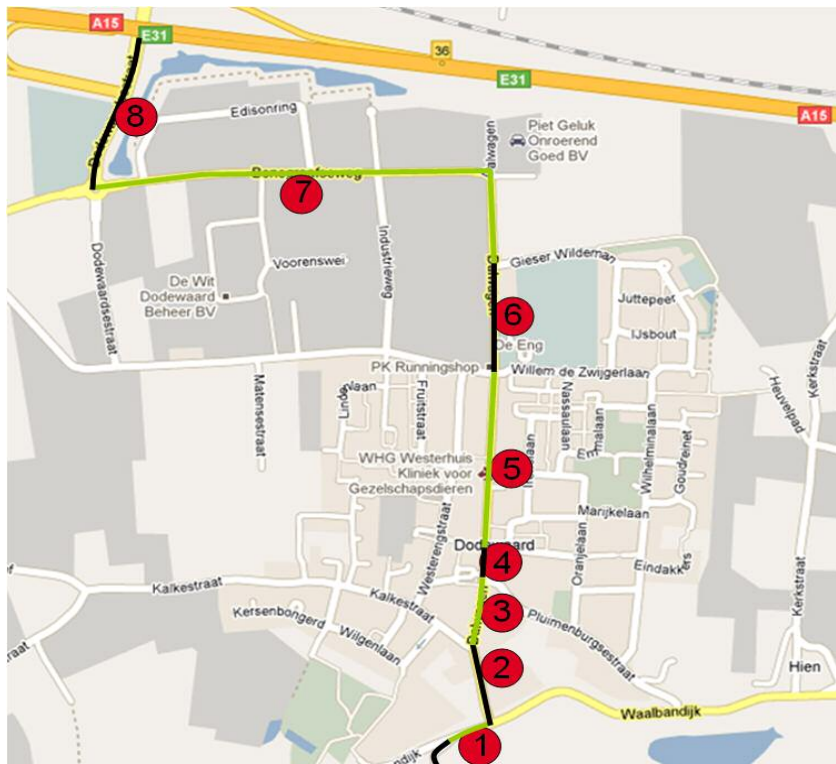
Bijlage

Deze bijlage bevat ondersteunende informatie voor de beantwoording van vraag 3. Onderstaand 2 kaartjes van de routes, route Dalwagen en route Wely. In de tabel zijn de verkeersintensiteiten weergegeven op de doorsnedepunten in de gekozen routes die het meest van belang zijn in de afwegingen. Deze verkeersintensiteiten vormen de basis voor het verdere onderzoek.

Route Dalwagen

De route Dalwagen is de kortste route tot de A15, 2,5 km. De wegvakken waar de verkeersafwikkeling het meest kritisch is zijn de wegvakken 1 t/m 5 met een totale lengte van circa 850 m. De toegestane snelheid op deze wegvakken is op de Waalbanddijk na 30 km/uur. Op de Dalwagen vinden veel oversteekbewegingen plaats door fietsers en voetgangers door de verschillende functies aan beide zijden van de weg. De Dalwagen is in 2010 opnieuw ingericht.

Figuur 1 Visualisatie wegvakken route Dalwagen

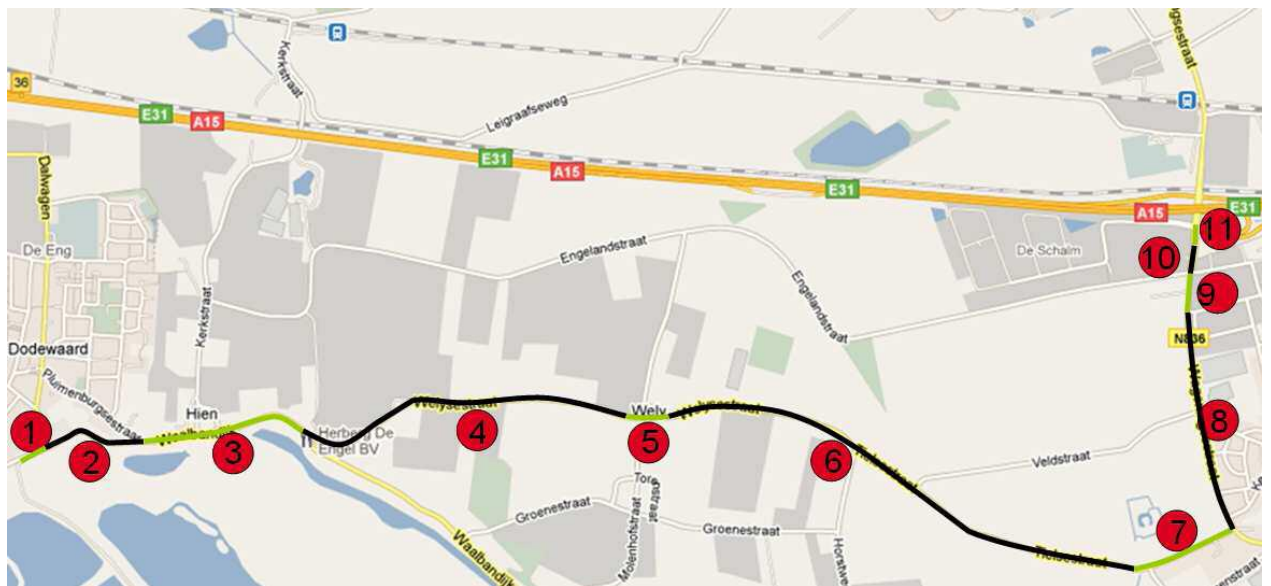


AFSCRIFT

Route Wely

De route Wely is tot aan de oprit A15 bij Andelst 6,5 km lang. De wegvakken waar de verkeersafwikkeling het meest kritisch is, zijn de wegvakken 1 t/m 7 met een totale lengte van 5,5 km. De toegestane snelheid is meestal 60 km/uur. In Wely en op de Waalbanddijk is de toegestane snelheid 50 km/uur. Deze route wordt vooral gebruikt door bestemmings- en landbouwverkeer en als recreatieve fietsroute.

Figuur 2 Visualisatie wegvakken route Wely



AFSCHRIFT

AFSCHRIJF

Route Dalwagen			Route Wely		
		Wegvakpunt 5 Dalwagen	Wegvakpunt 3 Waalbanddijk	Wegvakpunt 5 Wely	Wegvakpunt 7 Tielsestraat
Huidige situatie	auto	3500	1900	1500	1000
	middel-zwaar	100	100	100	100
	zwaar	100	100	0	0
+200 conform vigerende vergunning	auto	3500	1900	1500	1000
	middel-zwaar	100	100	100	100
	zwaar	300	300	200	200
+ 400 vrachtwagenbewegingen	auto	3500	1900	1500	1000
	middel-zwaar	100	100	100	100
	zwaar	500	500	400	400