

Informatienota

Datum : 1 juni 2017
Van : College
Bijlagen : 1
Onderwerp : Samenvatting
Zaak- / Docnummer : 16071-

Inleiding

Bij het vaststellen van het budget voor de rehabilitatie van de wegen in de gemeente Neerijnen is toegezegd om de Raad te informeren over welke wegtrajecten in 2017 in uitvoering zullen worden genomen. In voorliggende nota informeert Avri u hierover. In het bijgevoegde document "Advies weginrichting rehabilitatie en groot onderhoud projecten in de gemeente Neerijnen" (Avri, d.d. 10 april 2017) wordt toegelicht:

1. Welke werkzaamheden worden uitgevoerd;
2. Waarom deze werkzaamheden worden uitgevoerd;
3. Welke fietsvoorzieningen worden gerealiseerd.

Tevens is een samenvatting van de adviesrapportage gemaakt, deze samenvatting ligt nu voor u. In voorliggende informatienota is tevens een budgetverantwoording opgenomen en is eveneens aangegeven wat er met een eventueel aanbestedingsvoordeel wordt gedaan.

Om tot een gedegen afweging te kunnen komen heeft Avri de bestaande verharding- en funderingsconstructie laten onderzoeken. De resultaten hiervan zijn naar verwachting medio mei 2017 beschikbaar. Aan de hand van resultaten wordt het bestek opgesteld. Wij hebben het voornemen de werken uiterlijk in juni aan te besteden waarna de daadwerkelijke uitvoering is gepland in september en oktober van dit jaar. Vanwege bijvoorbeeld weersomstandigheden kan het voorkomen dat de werkzaamheden uitlopen naar het volgende voorjaar van 2018. Uitgangspunt is wel dat de werken nog dit jaar starten.

Uit te voeren wegen in 2017

1 Bommelsestraat

Op het moment van schrijven van deze rapportage geldt dat de Bommelsestraat in de toekomst zeer waarschijnlijk wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg type I, derhalve wordt in dit stadium geadviseerd om de bestaande asfaltverharding met een breedte van 5,00 m1 te handhaven en aan weerszijden van de rijbaan een doorgaande betonsloof te realiseren met een breedte van 0,40 m1. Om hard rijden te ontmoedigen wordt de betonsloof voorzien van een profilering. In de toekomst hoeft dan uitsluitend de belijning aangepast te worden om het dwarsprofiel behorende bij een erftoegangsweg type I te realiseren:

- * een rijloper van 4,50 m1, in verband met de aanwezigheid van landbouwverkeer;
- * een onderbroken kantmarkering (1-3) met een breedte van 0,10 m1;
- * een redresseerstrook met een breedte van 0,55 m1, waarvan 0,15 m1 uit asfalt bestaat en 0,40 m1 uit een geprofileerde doorgaande betonsloof;
- * een obstakelvrije ruimte aan weerszijden van de rijloper (minimaal 1,50 m1).

Om de fietsveiligheid te vergroten wordt ter plaatse van de kruising Bommelsestraat - Paasweg



Informatienota

een kruispuntplateau gerealiseerd, in combinatie met een plaatselijke snelheidsverlaging naar 60 km/uur. Dit betekent dat aan weerszijden van de Paasweg op enige afstand van de kruising een poortconstructie wordt gerealiseerd. In verband met de passeerbaarheid van het kruisingsplateau voor landbouwvoertuigen met werktuigen wordt de hoogte gereduceerd tot 0,08 m1 en zijn de hellingen recht. Een bijkomend voordeel van het toepassen van een verhoogd kruisingsvlak is dat de kruising wordt afgewaardeerd naar een gelijkwaardige kruising zonder voorrangregeling, ook dit heeft een snelheidsverlagend effect.

Het deel van de Bommelsestraat tussen de Akkersestraat en de Kapelstraat in Ophemert is in slechte staat en zou feitelijk vervangen moeten worden, echter vanwege budgettaire redenen is dat nu niet mogelijk. In het geval de aanbesteding lager uitvalt dan verwacht kan dit deel van de Bommelsestraat mogelijk alsnog als meerwerk worden uitgevoerd. Risico van het nu niet vervangen van de asfaltconstructie op dit deel is dat tijdens de freeswerkzaamheden de betonsloof beschadigd wordt en dat de aangebrachte voegoplossing als verloren kan worden beschouwd.

2 Paasweg

Ten aanzien van de Paasweg wordt geadviseerd om de weg in te richten als een erftoegangsweg type I met aan weerszijden een doorgaande betonsloof voorzien van een snelheidsremmende profilering. De breedte van de betonsloof bedraagt 0,30 m1, waarmee de totale verhardingsbreedte minimaal 5,10 m1 wordt. De bestaande rijbaanbreedte blijft gehandhaafd en varieert tussen de 4,50 m1 en 5,00 m1.

Om de fietsveiligheid te bevorderen worden de bestaande asverspringingen vervangen door drempelplateaus en worden aan weerszijden van de rijloper fietssuggestiestroken met een breedte van 1,00 m1 gerealiseerd. In verband met de passeerbaarheid van de drempelplateaus voor landbouwvoertuigen worden rechte hellingen en een gereduceerde hoogte van 0,08 m1 toegepast. De reden om de asverspringingen te vervangen door drempelplateaus is dat de huidige verkeersremmende maatregelen vanwege de lage verkeersintensiteit niet effectief blijken te zijn. De fietssuggestiestroken worden uitgevoerd met een slijtlaag (4/8). De levensduur van een slijtlaag is 5-7 jaar, het is derhalve een minder duurzame oplossing dan asfalt. De keuze voor een slijtlaag is ingegeven doordat het beschikbare budget voor fietsmaatregelen (€ 90.000,-) simpelweg niet toereikend is om de fietssuggestiestroken in asfalt uit te voeren.

Het deel van de Paasweg tussen Paasweg huisnummer 12 en de Achterstraat is in slechte staat en zou feitelijk vervangen moeten worden, echter vanwege budgettaire redenen is dat nu niet mogelijk. In het geval de aanbesteding lager uitvalt dan verwacht kan dit deel van de Paasweg mogelijk alsnog als meerwerk worden uitgevoerd. Risico van het nu niet vervangen van de asfaltconstructie op dit deel is dat tijdens de freeswerkzaamheden de betonsloof beschadigd wordt en dat de aangebrachte voegoplossing als verloren kan worden beschouwd.

3 Buitenweg-noord

Met de Buitenweg-noord wordt bedoeld het deel van de Buitenweg dat is gelegen tussen de Graaf Reinaldweg en Bouwing. De Buitenweg-noord maakt deel uit van de binnenring in het kassengebied rond Tuil. Omdat een van de peilers onder de veiligheidsvisie Duurzaam Veilig een herkenbare weginrichting is, wordt aangesloten bij de inrichting van de Sint Antoniestraat en Bouwing. Dit betekent een rijloper met een breedte van 3,55 m1 met aan weerszijden een gladde doorgaande betonsloof met een breedte van 0,40 m1. De bestaande asfaltconstructie wordt in zijn geheel vervangen, waarbij naar alle waarschijnlijkheid de funderingsconstructie



Informatienota

gehandhaafd kan blijven. Een en ander is afhankelijk van de resultaten van het uit te voeren funderingsonderzoek. Net als op de Sint Antoniestraat wordt asfaltwapening toegepast (Meshtrack).

Er worden op dit moment geen maatregelen getroffen ter verbetering van de fietsveiligheid. Wanneer in de toekomst de buitenring over de Enggraaf en Ammanswal gerealiseerd is wordt geadviseerd om:

1. een verbodsbepaling in te stellen voor zwaar verkeer tussen de kruising Buitenweg - Sint Antoniestraat – Bouwing en de inrit naar het tweede glastuinbouwbedrijf (gezien van de Graaf Reinaldweg);
2. het verplaatsen van de bestaande ANWB bewegwijzering langs de Graaf Reinaldweg van de kruising met de Buitenweg naar de kruising met de Enggraaf;
3. het handhaven van de bestaande aslastbeperking op de Buitenweg.

4 Buitenweg-zuid

De Buitenweg-zuid is gesitueerd tussen de komgrens van Haaften en de Graaf Reinaldweg. De bestaande asfaltconstructie inclusief de funderingsconstructie wordt vervangen op het deel van de Buitenweg buiten de bebouwde kom, binnen de bebouwde kom worden met het oog op de geplande dijkversterking nu geen werkzaamheden verricht. De bestaande verhardingsbreedte van 4,50 m1 wordt in de nieuwe situatie gehandhaafd, er wordt geen bermoplossing gerealiseerd. De breedte van de rijloper bedraagt in de nieuwe situatie 2,50 m1 met aan weerszijden daarvan een fietssuggestiestrook met een breedte van 1,00 m1. Ook hier worden met het oog op de lage verkeersintensiteit de bestaande asverspringingen vervangen door drempelplateaus met een hoogte van 0,12 m1 en sinusvormige hellingen. Ter plaatse van de komgrens wordt nu geen drempelplateau gerealiseerd, maar wordt de bestaande asverspringing teruggeplaatst.

Zowel de drempelplateaus als de fietssuggestiestroken worden in asfalt uitgevoerd, de fietssuggestiestroken vanzelfsprekend in rood asfalt. Omdat de gehele asfaltconstructie vervangen wordt kunnen de drempelplateaus en fietssuggestiestroken tegen geringe meerkosten worden gerealiseerd, deze maatregelen komen dan ook niet ten laste van het beschikbare budget voor de realisatie van fietsvoorzieningen.

Geadviseerd wordt om in de toekomst ter hoogte van de komgrens een poortconstructie te realiseren bestaande uit bebording en een drempelplateau met een lengte van 15 m1, uitgevoerde in elementenverharding met een kantopsluiting bestaande uit opsluitbanden (geen trottoirbanden). Binnen de bebouwde kom wordt geadviseerd om dan de volgende maatregelen te nemen ter verhoging van de fietsveiligheid:

1. rijbaan in elementenverharding met een kantopsluiting bestaande uit opsluitbanden;
2. fietssuggestiestroken met een breedte 1,00 m1, uitgevoerd in een afwijkende kleur elementenverharding;
3. enkele drempelplateaus met een lengte van 15 m1 en een hoogte van 0,12 m1 (helling halve sinusvorm en 2,40 m1 lang), uitgevoerd in elementenverharding;
4. ter plaatse van de opgang naar de Waalbandijk;
 - het aanbrengen van een puntstuk met een verhoogde band (trottoirband) en bijbehorende markering;
 - het aanbrengen van geleidingslijnen (0,50 - 0,50 markering) over de rijbaan;
 - het verplaatsen van het bestaande verkeersbord C12: gesloten voor alle motorvoertuigen.

Informatienota

5 Melssinghdreef

De geplande afsluiting van de Kortestraat in 2018 heeft ertoe geleid dat bewoners van het dorp Tuil hebben aangegeven dat de verkeersintensiteit naar verwachting zal toenemen en hebben daarom de gemeente Neerijnen verzocht om enkele passeermogelijkheden te realiseren. De perceelsgrenzen van belendend particulier eigendom liggen dicht op de zijkant van de rijbaan. Tevens staan er veel bomen dicht op de weg, deze laanbomen maken deel uit van een landschappelijk belangrijke groenstructuur. De beplanting halverwege de Melssinghdreef (bosschage) is aangewezen als groene parel. Omdat binnen de kwetsbare zone van een boom niet mag worden gegraven, vanwege de mogelijke aantasting van de stabiliteit van de boom, zijn slechts drie geschikte plaatsen¹ gelokaliseerd.

De eerste locatie betreft een bestaande grindstrook tegenover huisnummers 9 t/m 11, omdat hier de toekomstige inrit naar ontwikkellocatie Kruijt is gesitueerd worden hier uitsluitend flespalen aangebracht met een verbodsbord E01: "Verboden te parkeren" (zuidzijde van de Melssinghdreef). Bij de toekomstige realisatie van de inritconstructie naar plan Kruijt dient bij de inrichting rekening gehouden te worden met een nevenfunctie als uitwijkplaats. De tweede locatie is gesitueerd ter hoogte van de inrit naar huisnummer 6 aan de noordzijde van de Melssinghdreef. Hier is al een fundering van menggranulaat aanwezig, zodat niet binnen de kwetsbare zone van de bomen hoeft worden te ontgraven. De derde locatie is gesitueerd net ten oosten van de inrit van huisnummer 1 en ligt ten zuiden van de Melssinghdreef. Ook bij locaties 2 en 3 worden verbodsborden E01 geplaatst om te voorkomen dat ze als parkeerstrook worden gebruikt. Ter plaatse van huisnummer 2 (Aannemingsbedrijf van Gameren Jr) is een grote inrit aanwezig (breedte circa 20 m1), welke in de huidige situatie reeds officieus als uitwijkplaats dient. Dit biedt eventueel de mogelijkheid om locatie drie te laten vervallen.

Omdat de verwachte toename van de verkeersintensiteit een inschatting van de bewoners betreft en niet gestoeld is op harde cijfers wordt geadviseerd om voor het afsluiten van de Kortestraat gedurende een week de verkeersintensiteit te meten door middel van tellussen. Dit betreft een zogenaamde nulmeting. Na het afsluiten van de Kortestraat kan dan een tweede meting worden uitgevoerd, door deze meting met de nulmeting te vergelijken wordt objectief vastgesteld wat de invloed is van de afsluiting van de Kortestraat op de verkeersintensiteit op de Melssinghdreef. In verband met de gevoeligheid ten aanzien van dit onderwerp bij de bewoners is dit verstandig om te doen.

Fietsvoorzieningen worden niet getroffen omdat enerzijds het wegprofiel simpelweg te smal is en anderzijds omdat de oversteek van de Graaf Reinaldweg ter hoogte van Bouwing minder veilig is dan de oversteek ter hoogte van de Kortestraat (middeneiland). Het treffen van fietsvoorzieningen heeft mogelijk een ongewenste aanzuiging van langzaam verkeer naar de oversteek ter hoogte van Bouwing. Opgemerkt wordt dat de route tussen knooppunten 76 en 79 van het landelijke recreatieve fietsnetwerk over de Melssinghdreef loopt.

6 Dorpsstraat

De bestaande elementenverharding van de Dorpsstraat verkeerd over het algemeen in goede staat, op enkele verzakkingen in de as van de weg na. Tevens is er sprake van enige wortelopdruk onder het trottoir en dienen de molgoten opnieuw afwaterend gelegd te worden. De elementenverharding van de parkeervoorzieningen verkeert nog in uitstekende staat.



Informatienota

Vanwege mogelijke ontwikkelingen in dit gebied, wordt in dit stadium geadviseerd om, mede gezien de staat van de elementenverharding, de reconstructie uit te stellen en nu uitsluitend onderhoud te plegen.

Op verzoek van de opdrachtgever is bekeken of de parkeernorm na het verdwijnen van de COOP niet te ruim is. Tevens is gevraagd om te onderzoeken of een carpoolplaats of parkeerplaats voor (fiets)recreanten tot de mogelijkheden behoort. Op basis van de uitgevoerde analyse blijkt dat er formeel 18 parkeerplaatsen zouden kunnen komen te vervallen. Echter met het oog op de parkeerdruk tijdens kerkdiensten wordt geadviseerd om het bestaande aantal parkeerplaatsen te handhaven.

Ten aanzien van de mogelijkheid tot de realisatie van een carpoolplaats wordt opgemerkt dat dit weliswaar qua beschikbare parkeerplaatsen mogelijk zou zijn. Echter Rijkswaterstaat is voornemens om de toe- en afrit naar de A2 te verplaatsen dan wel te laten vervallen, dit om de filedruk op de A2 te verminderen tijdens de ochtend- en avondspits. Daarnaast is een woonstraat bij een buurtwinkelcentrum ook niet de meest geijkte plek voor een carpoolplaats. Geadviseerd wordt dan ook om hier geen carpoolplaats te realiseren. Op dit moment is het sowieso niet mogelijk omdat het een parkeerzone betreft, waar tijdens kantoortijden maximaal 2 uur geparkeerd mag worden. Hetzelfde geldt uiteraard ook ten aanzien van het parkeren door (fiets)recreanten.

Bij een toekomstige reconstructie wordt geadviseerd om in de gehele Dorpsstraat (tot aan de Waalbandijk) fietsers en gemotoriseerd verkeer een duidelijk gescheiden plaats binnen het dwarsprofiel aan te wijzen. Dit kan gerealiseerd worden door het aanbrengen van fietsstroken met een breedte van 1,50 m1, uitgevoerd in een afwijkende kleur elementenverharding. Aangezien de huidige rijloper 6,00 m1 breed is, blijft er voldoende ruimte beschikbaar voor gemotoriseerd verkeer (3,00 m1).

7 Zandweg

De bestaande verhardingsbreedte (4,50 - 5,00 m1) wordt in de nieuwe situatie gehandhaafd en er wordt aan weerszijden van de rijbaan een bermoplossing gerealiseerd, bestaande uit een geprofileerde doorgaande betonsloof met een breedte van 0,50 m1. De breedte van de rijloper bedraagt in de nieuwe situatie minimaal 2,50 m1 met aan weerszijden daarvan een fietssuggestiestrook met een breedte van 1,00 m1. Op de rijloper wordt een zwarte slijtlaag aangebracht als onderhoudsmaatregel.

Om de fietsveiligheid te bevorderen worden de bestaande asverspringingen vervangen door drempelplateaus en worden aan weerszijden van de rijloper fietssuggestiestroken met een breedte van 1,00 m1 gerealiseerd. In verband met de passeerbaarheid van de drempelplateaus voor landbouwvoertuigen worden rechte hellingen en een gereduceerde hoogte van 0,08 m1 toegepast. De reden om de asverspringingen te vervangen door drempelplateaus is dat de huidige verkeersremmende maatregelen vanwege de lage verkeersintensiteit niet effectief blijken te zijn. De fietssuggestiestroken worden uitgevoerd met een slijtlaag (4/8). De levensduur van een slijtlaag is 5-7 jaar, het is derhalve een minder duurzame oplossing dan asfalt. De keuze voor een slijtlaag is ingegeven doordat het beschikbare budget voor fietsmaatregelen (€ 90.000,-) simpelweg niet toereikend is om de fietssuggestiestroken in asfalt uit te voeren.

Informatienota

Vanwege planningstechnische redenen (vergunningprocedure Prorail) is er voor gekozen om de projectbegrenzing dit jaar 30 m1 ten oosten van de onderdoorgang van de spoorlijn te leggen. Het betreft namelijk een lange procedure, wat zou betekenen dat de Zandweg dit jaar niet aangepakt kan worden. Omdat het resterende deel van de Zandweg voor volgend jaar gepland staat kan dit deel in dat project meegenomen worden. Dit betekent dat dit jaar circa 60 m1 niet wordt uitgevoerd, maar wordt doorgeschoven naar volgend jaar.

8 Neerijnense Mark

Vanwege mogelijke ontwikkelingen in dit gebied, wordt in dit stadium geadviseerd om de reconstructie uit te stellen.

Omdat de Neerijnense Mark een doodlopende weg is met een gering aantal belendende woningen, worden geen fietsvoorzieningen gerealiseerd. Dit is ook niet nodig.

Watercompensatie

De benodigde watercompensatie is per peilgebied berekend, zie ook paragraaf 4.10 van de bijgevoegde adviesrapportage. Omdat in geen enkel peilvak de verharding met meer dan 5000 m2 toeneemt is de benodigde watercompensatie berekend op basis van de door waterschap Rivierenland gehanteerde vuistregel van 436 m3 per hectare verhard oppervlak. In totaal neemt ten gevolge van de geplande werkzaamheden het verhard oppervlak toe met 6167 m2, dit betekent dat in totaal 269 m3 waterberging moet worden gerealiseerd als watercompensatie.

Prioritering fietsmaatregelen

Geadviseerd wordt om het door de gemeente Neerijnen voor 2017/2018 beschikbaar gestelde budget van € 90.000,- ter verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsverkeer binnen de gemeente als volgt te besteden:

1. Zandweg:

- * vervangen van de bestaande asverspringingen door drempelplateaus met een gereduceerde hoogte van 0,08 m1 en een rechte helling. Om zo fysiek een lagere rijsnelheid af te dwingen, terwijl de plateaus goed te passeren zijn voor landbouwvoertuigen. De huidige asverspringingen zijn gezien de lage verkeersintensiteit niet effectief als verkeersremmende maatregelen;
- * fietssuggestiestroken met een breedte van 1,00 m1, uitgevoerd in een rode slijtlaag. Het beschikbare budget van € 90.000,- laat niet toe dat rood asfalt wordt toegepast, daarom is gekozen voor de minder duurzame slijtlaag. De slijtlaag heeft een levensduur van 5 tot 7 jaar;

2. Buitenweg-zuid (deel tussen Graaf Reinaldweg en de bebouwde kom van Haften):

- * Omdat hier de complete asfaltconstructie wordt vervangen is het hier mogelijk om binnen het beschikbare rehabilitatiebudget de volgende fietsmaatregelen uit te voeren:
- * fietssuggestiestroken met een breedte van 1,00 m1, uitgevoerd in rood asfalt;
- * vervangen van de bestaande asverspringingen door drempelplateaus met een hoogte van 0,12 m1 en een sinusvormige helling. Dit omdat de

Informatienota

huidige asverspringingen niet effectief zijn als snelheidsremmende maatregel vanwege de lage verkeersintensiteit op de Buitenweg;

3. Kruising Bommelsestraat – Paasweg:

- * realiseren van een kruisingsplateau met een lengte van minimaal 25 m1 met een rechte helling en een gereduceerde hoogte van 0,08 m1 om landbouwvoertuigen te accommoderen, gecombineerd met een plaatselijke snelheidsverlaging tot 60 km/uur. Dit betekent dat aan weerszijden van de Paasweg op enige afstand van de kruising een poortconstructie wordt gerealiseerd. Bijkomend voordeel is dat de kruising afgewaardeerd wordt tot een gelijkvloers kruispunt zonder voorrangregeling, ook dit heeft een snelheidsverlagend effect waardoor de veiligheid voor langzaam verkeer wordt verhoogd;

4. Paasweg:

- * vervangen van de bestaande asverspringingen door drempelplateaus met een gereduceerde hoogte van 0,08 m1 en een rechte helling. Om zo fysiek een lagere rijsnelheid af te dwingen, terwijl de plateaus goed te passeren zijn voor landbouwvoertuigen. De huidige asverspringingen zijn gezien de lage verkeersintensiteit niet effectief als verkeersremmende maatregelen;
- * fietssuggestiestroken met een breedte van 1,00 m1, uitgevoerd in een rode slijtlaag;
- * Van de totale geraamde kosten komt een deel ten laste van het beschikbare fietsbudget, het resterende deel komt ten laste van de budgetten voor respectievelijk het onderhoud en de rehabilitatieprojecten.

Uw raad heeft destijds bij het beschikbaar stellen van voornoemde € 90.000 m.n. ook de Esterweg benoemd. De Bommelsestraat en de Paasweg verdienen uit technisch oogpunt echter meer prioriteit. Het voornemen is daarom om dit jaar deze twee genoemde wegen uit te voeren en de Esterweg volgend jaar (2018) gelijktijdig met het geplande onderhoud. Het is efficiënter om het geplande onderhoud van de Esterweg en het aanbrengen van een fietsvoorziening te combineren.

Voor een meer uitgebreide afweging en motivering van de voorgestelde maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 4.11 en de paragrafen betreffende de wegtrajecten in hoofdstuk 4 van de bijgevoegde adviesrapportage.

Tot slot wordt opgemerkt dat fietssuggestiestroken geen enkele juridische status hebben en ook niet passen binnen de veiligheidsvisie Duurzaam Veilig. Er is uitsluitend voor de realisatie van fietssuggestiestroken gekozen om zowel het langzaam verkeer als het gemotoriseerd verkeer een duidelijke plek in het dwarsprofiel te geven. Om wel te voldoen aan de veiligheidsvisie Duurzaam Veilig zouden feitelijk fietsstroken met een breedte van minimaal 1,50 m1 gerealiseerd moeten worden, echter gezien de smalle wegprofielen op de beschouwde trajecten is dit niet mogelijk. Maar ook dan geldt dat fietsstroken buiten de bebouwde kom uitsluitend toegestaan zijn op erftoegangswegen type I met hoofdfietsroutes.



Neerijnen

Informatienota

Financiële verantwoording

De maatregelen zoals in deze informatienota beschreven, zijn een uitwerking van het besluit van uw raad d.d. 26 januari 2017. Het voor de beschreven maatregelen benodigde budget is dan ook conform de door uw raad vastgestelde (4^e) begrotingswijziging.

Bijlage:

Avri, team IBOR, Advies weginrichting rehabilitatie en groot onderhoud projecten in de gemeente Neerijnen, definitief, 10 april 2017.