

Raadsvoorstel

**Agendapunt:**

**Zaaknummer: 2016-000345**

## Onderwerp

Datum voorstel	Datum raadsvergadering	Bijlagen	Ter inzage
30 juni 2016	27-09-2016	Evaluatie hoofdroute Riel	Evaluatierapportage Hoofdroute Riel inclusief bijlagen

Aan de gemeenteraad,

### 0. Samenvatting

De herinrichting en aanvullende maatregelen rondom de hoofdroute Riel zijn al jarenlang bron van ontevredenheid en klachten (o.a. op het gebied van geluid, trilling, doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid). Gezien de functie van de weg en verkeersintensiteit is de ontevredenheid weliswaar verklaarbaar maar tegelijkertijd ook zeer onwenselijk voor alle betrokkenen. Daarom is in het bestuursakkoord 2014-2018 het voornemen benoemd om de maatregelen te evalueren en zo nodig een voorstel te doen voor afdoende oplossingen. Dit raadsvoorstel vormt de uitwerking van deze opdracht.

Hoewel er geen wettelijke verplichting geldt, is het wel gerechtvaardigd om maatregelen te treffen aan het wegdek. De rechtvaardiging ligt in het feit dat de geluidsbelasting op de 30km hoofdroute gelijk is aan de geluidsbelasting van de onderzochte 50km (asfalt)wegen in Goirle. De geluidsbelasting in Riel is hoger dan andere 30km wegen in Goirle. De oorzaak hiervoor ligt voor een groot deel bij de hoge verkeersintensiteit in combinatie met het onregelmatige en open oppervlak van het huidige wegdek. Door de functie van de weg is het niet mogelijk de intensiteit structureel te verlagen. Het is daarom gerechtvaardigd maatregelen te treffen die de geluidsbelasting omlaag brengen.

In de evaluatierapportage Hoofdroute Riel in bijlage 1 vindt u een samenvatting van de uitgevoerde onderzoeken, conclusies en maatregelen. De rapportage leidt tot een lijst van zes maatregelen, die zijn gebundeld in 2 scenario's. Scenario 1 geeft de maximale verbetering op het gebied van leefbaarheid (geluid en trillingen) en verkeersveiligheid waarbij er ook rekening is gehouden met het waarborgen van zaken als bereikbaarheid, economische effecten en onderhoud. Met dit pakket wordt binnen de kaders het maximale gedaan om de problematiek aan te pakken. In scenario 2 is het aspect leefbaarheid niet meegewogen. Dit onderscheid is gemaakt omdat op basis van de wettelijke kaders en het verschil in geluidsbelasting tussen de kernen Goirle en Riel de keuze gemaakt kan worden deze maatregelen niet te realiseren.

Doel van dit voorstel en de bijbehorende aanpak is om een zo goed mogelijk afgewogen maatregelenpakket te maken dat rekening houdt met al die verschillende wensen en belangen.

**Ambtelijke bijstand: Leanne van Tilborg**

**Zaaknummer 2016-000345**

## **Agendapunt:**

### **1. Wat is de aanleiding / wat is het probleem?**

Sinds de reconstructie van de hoofdroute Riel in 2002 is er discussie over de weg. Bewoners ervaren overlast van trillingen en geluid van het wegverkeer. Ook leven er veel gevoelens van verkeersonveiligheid. In 2006 heeft de eerste evaluatie van de reconstructie plaatsgevonden. Op basis van deze evaluatie zijn diverse maatregelen getroffen. In de periode 2006 - 2014 hebben opnieuw diverse onderzoeken en aanpassingen plaatsgevonden. Helaas hebben ook deze aanpassingen niet geleid tot een structurele oplossing van de discussie en de problemen die door de bewoners langs de hoofdroute worden ervaren. De motie van LRG, het bestuursakkoord en de bijbehorende sideletter vragen om een evaluatie van de genomen maatregelen en daarnaast, indien nodig, een voorstel voor maatregelen waarmee een afdoende oplossing van het probleem wordt gerealiseerd.

We hebben daarvoor een uitgebreide evaluatie en probleemanalyse uitgevoerd. Daarbij hebben we gekozen voor een studie, die verder gaat dan alleen het evalueren van de maatregelen die in 2014 zijn gerealiseerd, omdat u een fundamentele aanpak van de problematiek wil hebben. In dit voorstel gaan we in op de evaluatie van de hoofdroute, de conclusies en voorgestelde maatregelen.

### **2. Wat willen we bereiken?**

Op basis van een evaluatie van de genomen maatregelen en een analyse van de huidige situatie een pakket maatregelen voorstellen waarmee een afdoende oplossing van de ervaren problemen op de hoofdroute Riel wordt gerealiseerd.

### **3. Wat gaan we daarvoor doen?**

#### Onderzoek

In het kader van de probleemanalyse zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. De resultaten van de verschillende onderzoeken en de conclusies die daar uit voort komen zijn opgenomen in het rapport 'evaluatie hoofdroute Riel' dat is opgenomen in bijlage 1.

Onderliggend aan het evaluatierapport zijn de resultaten van de onderzoeken opgenomen. In het kader van de evaluatie zijn de volgende onderzoeken en analyses uitgevoerd:

- Herhaling trillingsonderzoek
- Berekening geluidsbelasting van de gevels
- Verkeerstellingen
- Analyse verkeersveiligheid
- Toets weginrichting aan vastgesteld beleid
- Herhaling onderzoek doorgaand verkeer
- Onderzoek naar opbouw van de fundering van de weg

**Agendapunt:**

Werk sessie

Op basis van de resultaten van alle onderzoeken is op 23 mei 2016 een ambtelijke en bestuurlijke werksessie gehouden. Tijdens deze sessie zijn mogelijke maatregelen in beeld gebracht.

Conclusie van de onderzoeken

De maatregelen die in 2014 zijn uitgevoerd ter vermindering van de trillingen hebben een aanzienlijke trillingsreductie tot stand gebracht. Het is niet zo dat er sprake is van trillingvrije omgeving maar er is geen sprake van schade. Ook de fundering van de weg is juist opgebouwd. Er is hiermee geen aanleiding voor het treffen van specifieke trilling gerelateerde maatregelen. De verwachting is dat wanneer het wegdek wordt gewijzigd dit een verder positief effect zal hebben op de ervaren trillingen.

De intensiteit op de hoofdroute is hoog. Deze intensiteit is vanuit leefbaarheid minder gewenst. Op basis van de functie van de weg en de aanwezige functies in Riel is vanuit verkeerskundig oogpunt de intensiteit wel passend. Het percentage doorgaand verkeer geeft geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Het aanpassen van de komgrens aan de Alphenseweg en de bocht van de Tilburgseweg - Dorpstraat draagt bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid en het verlagen van de snelheid op de hoofdroute. Verdere aanpassingen zijn op basis van de verkeerskundige analyse niet nodig. Wanneer er over gegaan wordt op het vervangen van het wegdek geeft het verbreden van de fietsstroken een meerwaarde voor de fietsveiligheid.

Hoewel er geen wettelijke verplichting geldt, is het wel gerechtvaardigd om maatregelen te treffen aan het wegdek. De rechtvaardiging ligt in het feit dat de geluidsbelasting op de 30km hoofdroute gelijk is aan de geluidsbelasting van de onderzochte 50km (asfalt)wegen in Goirle. De geluidsbelasting in Riel is hoger dan andere 30km wegen in Goirle. De oorzaak hiervoor ligt voor een groot deel bij de hoge verkeersintensiteit in combinatie met het onregelmatige en open oppervlak van het huidige wegdek. Door de functie van de weg is het niet mogelijk de intensiteit structureel te verlagen. Het is daarom gerechtvaardigd maatregelen te treffen die de geluidsbelasting omlaag brengen. Hierbij wordt de voorkeur gegeven aan stille klinkers. Deze bronmaatregelen hebben een positief effect op de leefkwaliteit van de gehele hoofdroute. Daarnaast is de keuze voor dit materiaal passend bij de functie van de weg en kostentechnisch het minst belastend. Naast de reductie van het geluid hebben deze maatregelen ook de voorkeur in plaats van gevelmaatregelen, omdat deze naast het geluid binnen deze maatregelen ook de verkeersveiligheidsproblematiek meenemen.

Op de wegen in Goirle is de wet geluidhinder wel van toepassing. Alle waarden liggen binnen de ontheffingsgrens. Gezien het niveau van de belasting is het wel wenselijk om in het kader van onderhoud of reconstructie te streven naar het toepassen van geluid reducerende wegdekken om ook op deze wegen de geluidsbelasting te verlagen.

**Agendapunt:**

Op basis van de afweging in hoofdstuk 5 van de evaluatierapportage zijn een aantal maatregelen naar voren gekomen, die een bijdrage leveren aan de verbetering van de problematiek in Riel. Deze zijn vormgegeven in 2 scenario's waarin infrastructurele en mensgerichte maatregelen zijn opgenomen. Naast de concrete maatregelen in de scenario's zijn er een aantal beleidsmatige activiteiten die ook worden ingezet. Deze projecten hebben een gemeentelijk en vaak ook regionaal karakter en richten zich daarmee niet specifiek op de kern Riel. Het gaat hier om de volgende onderwerpen:

- Actief deelnemen in de lobby rond de verbreding van de A58 (regionale aanpak)
- Stimuleren van fietsgebruik (lokale en regionale aanpak)
- Discussie over laden en lossen in relatie tot locatie en venstertijden zowel in Goirle als Riel (lokale aanpak)

Scenario's

De rapportage leidt uiteindelijk tot een lijst van zes maatregelen die zijn gebundeld in 2 scenario's. Scenario 1 geeft de maximale verbetering op het gebied van leefbaarheid (geluid en trillingen) en verkeersveiligheid waarbij er ook rekening is gehouden met het waarborgen van zaken als bereikbaarheid, economische effecten en onderhoud. In scenario 2 is het aspect leefbaarheid niet meegewogen. Dit onderscheid is gemaakt omdat op basis van de wettelijke kaders en het verschil in geluidsbelasting tussen de kernen Goirle en Riel de keuze gemaakt kan worden deze bronmaatregelen niet te realiseren omdat er geen wettelijke verplichting is. De scenario's zijn hieronder in het kort weergegeven.

Maatregelen		scenario 1	scenario 2
1	Aanpassen wegdek met stille klinkers	■	■
2	Verbreden fietsstroken	■	■
3	Aanpassen komgrens Alphenseweg	■	■
4	Fiets opstelplaats gescheiden van de rijbaan in bocht Tilburgseweg	■	■
5	Verbeteren veiligheid bij laden en lossen Action en Boeren Schuur	■	■
6	Snelheidscampagne	■	■

De resultaten van de onderzoeken in combinatie met de afweging van alle maatregelen leiden tot de conclusie dat scenario 1 de maximale verbetering geeft op het gebied van leefbaarheid (geluid en trillingen) en verkeersveiligheid waarbij er ook rekening is gehouden met het waarborgen van zaken als bereikbaarheid, economische effecten en onderhoud. Belangrijk hierbij is voor ogen te houden dat het in deze complexe situatie onmogelijk is een oplossing of scenario te realiseren dat alle problematiek oplost en ook alle partijen tevreden stelt. De voorkeur gaat uit naar de realisatie van scenario 1 omdat in dit scenario, rekening houdend met alle kaders, het maximale wordt gedaan om de problematiek aan te pakken.

## **Agendapunt:**

### Wegdek

Binnen de scenario's is een aanpassing van het wegdek opgenomen. Voor deze aanpassing zijn in de rapportage twee mogelijkheden in beeld gebracht:

- Stille klinkers
- Stil asfalt

De mogelijkheden voor aanpassingen aan het wegdek zijn met elkaar vergeleken op basis van de volgende kenmerken:

### *Geluid*

Stil asfalt reduceert geluid beter dan stille elementen. Voor stil asfalt (DGD)1 wordt doorgaans een reductie tussen 3 en 5 dB aangehouden, voor elementenverharding hanteert men een reductie van 2-3 dB. Hierbij is het belangrijk op te merken dat de vermindering van de geluidbelasting wordt berekend op basis van een ideale situatie. Een weg die er geheel glad in ligt. Door de huidige materiaalkeuze is hier in het geval van de hoofdroute geen sprake van. De verwachting is dat op basis van de huidige situatie de werkelijke reductie hoger gaat zijn dan theoretisch is aangegeven.

Het toepassen van regulier stil asfalt is niet doelmatig in verband met onderhoudsaspecten. Een alternatieve duurzame deklaag zoals Microflex SMA heeft een mindere geluidsreductie dan regulier stil asfalt waardoor het verschil in effect tussen asfalt en stille klinkers niet langer significant is. Omdat de geluidbelasting binnen de ontheffingswaarden ligt is de geluidsreductie die stille klinkers opleveren voldoende.

### *Beeldkwaliteit*

De huidige inrichting wordt met stille elementenverharding beter benaderd dan met stil asfalt. Een elementenverharding past beter bij het dorpsbeeld dan asfalt en heeft daarom de voorkeur. Hoewel ook in asfalt kleurschakeringen en patronen mogelijk zijn zorgt het toepassen van asfalt ervoor dat de weginrichting minder goed aansluit bij de richtlijnen van het CROW zoals die als basis voor de weginrichting zijn vastgesteld in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP).

### *Snelheid en veiligheid*

Voor sneller verkeer werkt een elementenverharding snelheid verlagend: de weggebruiker associeert dit eerder met 30km/u. Dit snelheidseffect is onderdeel van de verkeerskundige optimalisatie van de huidige weginrichting. Het asfalteren van de weg zal dit snelheid verlagende effect te niet doen en de verkeersveiligheid verlagen, voornamelijk voor fietsers. Het extra fietscomfort van asfalt weegt niet op tegen het vergrote risico voor fietsers.

**Agendapunt:**

*Aanlegkosten*

De aanleg van stille elementenverharding bestaat voornamelijk uit het vervangen van traditionele straatstenen door stille varianten. De trottoirbanden en de wegfundering blijven intact. De aanlegkosten van stille elementen in de hoofdroute Riel worden geraamd op €522.000,00.

De geraamde kosten voor de realisatie van stil asfalt zijn geraamd op € 743.000,00. Dit is ongeveer 40% meer dan stille klinkers.

Op basis van de bovenstaande afwegingen gaat de voorkeur bij bronmaatregelen uit naar stille klinkers.

**4. Wat mag het kosten?**

Naar aanleiding van de bedragen zoals die opgenomen zijn in de rapportage is het volgende kostenoverzicht gemaakt

Maatregelen		Kosten
1	Aanpassen wegdek met stille klinkers	€ 522.000,00
2	Verbreden fietsstroken	€ -
3	Aanpassen komgrens Alphenseweg	€ 212.000,00
4	Fiets opstelplaats gescheiden van de rijbaan in bocht Tilburgseweg	€ 15.000,00
5	Verbeteren veiligheid bij laden en lossen Action en Boeren Schuur	€ -
6	Snelheidscampagne	€ 2.500,00

Op basis van dit overzicht worden de kosten voor de scenario's als volgt berekend:

Scenario 1: € 751.500,00

Scenario 2: € 229.500,00

Afhankelijk van scenario I dan wel scenario II is er dus sprake van een eenmalig budget van € 751.500,00 respectievelijk € 229.500,00

Er is nog budget in het kader van de ISV-subsidie voor geluidwerende maatregelen. Er wordt voorgesteld om dit budget in te zetten voor dit project. De ISV gelden mogen besteed worden aan de sanering van de B- en Eindmeldlijst woningen en/of aan (bron)maatregelen bij woningen die niet onder de saneringsvoorraad vallen, maar waar wel geluidsoverlast van wegverkeer wordt ervaren. Het inzetten van het geld om bronmaatregelen aan de doorgaande weg in Riel te treffen is dan ook een passende bestemming voor het resterende ISV3 geld. De ISV3 middelen zijn vrij te besteden. Er zijn dus geen andere projecten die gebruik maken van deze middelen. Besteding van het ISV3 geld moet worden gerapporteerd aan de provincie.

Voor het resterende bedrag voor het realiseren van scenario 1 (circa € 572.044,00) zijn geen middelen gereserveerd. Voorgesteld wordt om deze investering ineens af te schrijven en als last te nemen. Investering in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut mogen tot en

**Agendapunt:**

met 2016 ineens afgeschreven worden. Met ingang van 2017 zijn de spelregels gewijzigd (wijziging BBV ) en dat betekent dat investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut voortaan geactiveerd dienen te worden.

De afdeling financiën is van mening dat hier geen sprake is van een investering. De weg is in 2007 al voor een groot gedeelte gereconstrueerd en aan de aard van de weg en dergelijke verandert er niets. Verder zijn er in 2014 en 2015 maatregelen genomen in Riel op basis van het GVVP en die investeringen zijn in die jaren ook ineens als last genomen.

Het voorstel is om de investering in 2016 ineens als last te nemen en te dekken uit de AWR. Redenen:

- a. Gelet op de aard van de werkzaamheden
- b. Om de begroting 2017 e.v. niet te belasten.

**5. Communicatie en participatie / inspraak**

Ten behoeve van de hoofdroute Riel is er al vele jaren, in diverse samenstellingen contact met (groepen van) bewoners. Het is belangrijk om te constateren dat gezien de complexiteit van het geheel en de verschillende wensen en belangen het realiseren van een voorstel dat door iedereen wordt gedragen niet haalbaar is. Doel van dit voorstel en de bijbehorende aanpak is het om een zo goed mogelijk afgewogen voorstel te maken dat rekening houdt met al die verschillende wensen en belangen.

Voor dit voorstel is gebruik gemaakt van de resultaten van een enquête gehouden door Echt Riel. Ook heeft er een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met deze groep. Na aanleiding van de eerste resultaten van de onderzoeken is op 31 maart een inloopavond georganiseerd voor alle bewoners van de kern Riel. Na besluitvorming door het college en voor behandeling in de raad is het voorgestelde scenario besproken met vertegenwoordigers van de werkgroep Echt Riel en de ondernemers uit Riel.

**6. Vervoltraject besluitvorming**

Het is cruciaal dat de planning van diverse grote projecten op elkaar wordt afgestemd. Denk hierbij aan het aanleggen van de rotondes op de Turnhoutsebaan, de VRI installatie op de kruising Turnhoutsebaan - Rillaersebaan, de realisatie van de centrumcirculatie in Goirle en de al geplande overige reconstructie en onderhoudswerkzaamheden. Op basis van overleg met de afdeling Realisatie en Beheer komt naar voren dat uitvoering gefaseerd moet plaatsvinden. Deze fasering wordt in overleg met partijen verder uitgewerkt.

Mocht uw raad overgaan tot realisatie van het voorgestelde scenario zal uitvoering worden ingepland in het 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> kwartaal van 2017 en het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2018. Deze planning heeft geen consequenties voor reeds ingeplande werken.

**7. Fatale beslisdatum**

Er is geen wettelijke fatale termijn van toepassing. De planning van het project in relatie tot overige werkzaamheden evenals de afstemming met ondernemers is wel van groot belang.

**Agendapunt:**

**8. Voorstel**

1. Kennis te nemen van de evaluatierapportage 'hoofdroute Riel';
2. Te kiezen voor realiseren van scenario 1;
3. Binnen het scenario de aanpassing aan het wegdek uit te voeren in stille klinkers inclusief de verbreding van de fietsstroken;
4. Het restant ISV3 subsidie a € 179.456,00 aan te wenden voor het realiseren van scenario 1;
5. Het benodigde restbudget van € 572.044,00 voor de realisatie van scenario 1 beschikbaar stellen uit de AWR;

burgemeester en wethouders van Goirle

Machteld Rijdsdorp, burgemeester

Michel Tromp, secretaris



**Agendapunt:**

De raad van de gemeente Goirle;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 19-07-2016

gelezen het advies van de commissie Algemene Zaken, Ruimte, Welzijn d.d. 07-09-2016;

gelet op de Gemeentewet;

**besluit:**

1. Kennis te nemen van de evaluatierapportage 'hoofdroute Riel';
2. Te kiezen voor realiseren van scenario 1;
3. Binnen het scenario de aanpassing aan het wegdek uit te voeren in stille klinkers inclusief de verbreding van de fietsstroken;
4. Het restant ISV3 subsidie a € 179.456,00 aan te wenden voor het realiseren van scenario 1;
5. Het benodigde restbudget van € 572.044,00 voor de realisatie van scenario 1 beschikbaar stellen uit de AWR;

Aldus besloten door de raad van de gemeente Goirle in zijn vergadering van 27-09-2016.

, de voorzitter

, de griffier