raadsvoorstel

Agendapunt 2021, nr. VI-pm
Zaaknummer 214562
Te behandelen door H.J. Tannemaat

Onderwerp: Doortrekking Dingstraat

Aan de raad,

Inleiding
Sinds 1992 is binnen de gemeente al sprake van de wens tot doortrekking van de Dingstraat. In het meest recente beleidsdocument voor ruimtelijke projecten, de Structuurvisie Kom van 2010, is de doortrekking opgenomen, net als in de voortgangsrapportages die daarover sindsdien zijn verschenen (de opeenvolgende MIR-ren). Samengevat worden daarin drie redenen genoemd om de doortrekking te overwegen:

1. een scheiding tussen het zuidelijke en het noordelijke deel van Winterswijk door barrièrewerking van het spoor;
2. congestie en parkeerproblemen op drukke dagen;
3. dientengevolge, een suboptimaal leefklimaat langs de wegen in het centrum.

Uitvoering van de doortrekking moet in principe op 1 januari 2025 rond zijn vanwege een grondcontract met de NS, anders is heronderhandeling met NS nodig om tot uitstel van die datum te komen..

De raad heeft in een motie op 1 oktober 2020 het college verzocht:
- na te gaan of er mogelijkheden zijn om in overleg met NS Stations BV de uiterlijke realisatiedatum naar achteren te verplaatsen;
- uiterlijk bij de volgende kadernota een realistische planning voor te leggen aan de raad, die indien de raad besluit tot doortrekking van de Dingstraat, het mogelijk maakt om deze conform de huidige afspraken te realiseren voor 2025.

In die vergadering heeft het college ook de toezegging gedaan dat voor het doortrekken van de Dingstraat verschillende scenario's aan de raad worden voorgelegd. Daarbij worden ook de toekomstscenario's voor de overweg aan de Misterweg betrokken.

In dit voorstel geven wij de stand van zaken omtrent de uitvoering van deze motie, de toezegging en het vervolg van het project.

Voorstel
1. Af te zien van doortrekking van de Dingstraat door middel van een tunnel.
2. Het college opdracht te geven nader onderzoek te doen naar de kosten en effecten van alternatieven.

Relatie met (huidig) beleid
De doortrekking van de Dingstraat is een van de uitvoeringsprojecten van de Structuurvisie kom van 2011.

Beoogd(e) effect(en)

1. Opheffen c.q. verzachten van de scheiding tussen het zuidelijke en het noordelijke deel van Winterswijk door barrièrewerking van het spoor.
2. Opheffen c.q. verzachten van de congestie en parkeerproblemen op drukke dagen.
3. Verbeteren van het leefklimaat langs de wegen in het centrum.

Argumenten

Ad 1. Afzien van doortrekking van de Dingstraat door middel van een tunnel.
Aanvankelijk was de gedachte om de doortrekking van de Dingstraat naar de Parallelweg te realiseren door middel van een overweg. De totale kosten van een oplossing met een overweg werden in 2011 al geschat op ruim € 22 miljoen, bijna twee keer zo duur als de duurste tunnelvariant die toen in beeld was. Door veranderde regels van het rijk achten we een oplossing met een overweg inmiddels praktisch onmogelijk. Een overweg betekent namelijk ook aanpassing van het spooremplacement en compenserende maatregelen voor de toename van de verkeersonveiligheid (extra gelijkvloerse kruising van het spoor terwijl het rijk het aantal overwegen wil terugdringen). Daarom is inmiddels de aandacht gericht op doortrekking door middel van een tunnel.

Motie en toezegging waren reden voor een opdracht aan bureau To Interface om nader onderzoek naar tunnelvarianten en andere oplossingen te doen. Dat heeft het rapport Variantenstudie Winterswijk opgeleverd (bijlage 4). Het rapport verwijst o.a. naar het eerder door hetzelfde bureau in ambtelijke opdracht verrichte vooronderzoek (bijlage 3), dat de stand van zaken in 2019 weergaf. In de bijlagen van dat rapport zijn de schetsontwerpen van de diverse uitvoeringsvarianten gebundeld: zes uit 2011 en twee nieuwe uit 2014. Het zijn allemaal ingrepen met grote gevolgen voor de directe omgeving, zo wordt duidelijk.

Uit het vooronderzoek kwam met name de wenselijkheid van een gedegen verkeersonderzoek naar voren. Dat is daarna in de begroting opgenomen, voor 2020 ingepland, maar vanwege corona niet uitgevoerd.

In de variantenstudie beargumenteert het bureau dat de doortrekking van de Dingstraat slechts aan de oplossing van één van de drie gesignaleerde knelpunten in de Structuurvisie bijdraagt: de verzachting van de barrière die het spooremplacement vormt. Maar daar krijgen we dan een barrière tussen Stationsstraat en Dingstraat voor in de plaats. En die heeft, anders dan een overweg, naar verwachting flinke gevolgen voor verkeersstromen (sluipverkeer). Daarom adviseerde To Interface ook het verkeersonderzoek nog steeds wel doorgang te laten vinden alvorens een besluit te nemen. Toen is het voor 2021 ingepland, maar ook nu kan het niet doorgaan vanwege corona. Er is geen geschikte meetperiode meer (een maand waarin niet alleen “gewone” dagen maar ook een Nederlandse, een Duitse en een zowel Nederlandse als Duitse feestdag vallen).

Door indicering van de prijzen komt het bureau uit op tussen de € 9 en € 16 miljoen voor de varianten uit 2011. De varianten uit 2014 zijn niet doorgerekend, maar zijn evident minstens zo duur als de duurste variant uit 2011, omdat ze tegemoet proberen te komen aan de ingrijpende effecten die de varianten uit 2011 hadden (zie de bijlagen bij het vooronderzoek). Concreet betekent dat een langere, duurdere tunnel aan de zijde Parallelweg.

To Interface oppert ook nog te studeren op een oplossing waarbij de verbinding tussen Dingstraat en Stationsstraat vervangen wordt door nieuwe wegen langs de tunnelbak. Maar dat betekent voor de linksaf-bewegingen een ingreep die massief is: dan moet verkeer in de tunnelbak gekruist worden. Gelijkvloers kruisen betekent een enorm dure tunnel, die bovendien niet verkeersveilig is te maken. En ongelijkvloers betekent een fly over. In beide gevallen staat de oplossing in geen verhouding tot het probleem van de barrièrewerking. Bovendien ontbreekt de ruimte.

Ook zonder het beschikbaar hebben van de verkeerskundige effecten is de conclusie gerechtvaardigd dat doortrekking door middel van een tunnel duur, ingrijpend, en oorzaak voor sluipverkeer is, en bovenal: geen oplossing is voor twee van de drie knelpunten.

Ad 2. Nader onderzoek te doen naar de kosten en effecten van alternatieven.
Het rapport van To Interface doet al een aantal suggesties voor alternatieve oplossingen voor de knelpunten. Wij stellen voor deze alternatieven nader te onderzoeken. De resultaten kunnen wij in het najaar voorleggen, inclusief planning. Dan zullen wij ook aangeven of heronderhandeling met de NS wenselijk of noodzakelijk is.

De voorlopige raming van de totale kosten van de alternatieven die To Interface voorstelt te onderzoeken is € 4 miljoen. Wij stellen voor die raming in de Kadernota te verwerken. Een begroting van de kosten zal deel uitmaken van de voorstellen die in het najaar voorgelegd zullen worden.

Financiële aspecten/risico's
Alleen de varianten die in 2011 al in beeld waren, zijn toen doorgerekend. De prijzen voor 2011 zijn tot stand gekomen door een berekening van Arcadis op prijspeil 2010 vermeerderd met een ambtelijk uitgevoerde indexering. De indexatie om te komen tot prijzen 2021 is uitgevoerd door To Interface. In alle gevallen lagen de prijsstijgingen waarmee gerekend is tussen de 1 en 2%. De varianten die in 2014 toegevoegd zijn (slinger en vork), zijn niet becijferd, maar minstens even duur als de duurste variant van 2011.

Juridische aspecten/wet- en regelgeving
Contract met NS dient mogelijk heronderhandeld te worden. De vraag of dat nodig zal zijn, zal worden beantwoord in de voorstellen die het college in het najaar aan de raad zal voorleggen.

Aspecten van duurzaamheid
Het leefklimaat is onderdeel van de beoordeling van alle scenario's en varianten.

Communicatie/betrokkenenparagraaf
n.v.t.

Vervolgprocedure/evaluatie
n.v.t.

Winterswijk, 25 mei 2021
Burgemeester en Wethouders van Winterswijk,

de secretaris,	de burgemeester,
G.W. Goedmakers	B.J.J. Bengevoord