raadsvoorstel

Agendapunt 2024, nr. III-11
Zaaknummer 2256787
Te behandelen door S.G.P. Fleuren

Onderwerp: Varianten reconstructie Groenloseweg

Aan de raad,

Inleiding
In 2021 stond groot onderhoud aan de Groenloseweg gepland; bestaande uit het vervangen van de deklaag en het aanpassen van het trottoir. Geconstateerd werd dat deze aanpak onvoldoende oplossing biedt voor veel bestaande problemen. Er is gekozen voor een brede, meer integrale aanpak waarin het uiteindelijke ontwerp ook aansluiting vindt bij bestaande beleidsambities, maatschappelijke opgaven en landelijke ontwikkelingen.

De gekozen aanpak heeft ertoe geleid dat de reconstructie van de Groenloseweg vanuit een brede invalshoek is benaderd. Een grote groep belanghebbenden, van aanwonenden en hulpdiensten tot commissie- en raadsleden, zijn actief betrokken geweest. Het geheel aan opbrengsten en inzichten is gaandeweg het proces vertaald naar respectievelijk een schetsontwerp, een voorontwerp en een definitief ontwerp. Het definitieve ontwerp is op 25 mei 2023 ter besluitvorming aan de raad voorgelegd maar wist geen meerderheid te halen. Vervolgens is in oktober 2023 een tijdelijke onderhoudsmaatregel toegepast.

Nu, zo'n 8 maanden verder, is het terugkijken op een lang en intensief proces. Er is een stevig beroep gedaan op het geduld en begrip van alle betrokkenen. Het is eveneens niet te ontkennen dat de voorgelegde ontwerpen destijds bij een deel van de belanghebbenden ook tot onbegrip heeft geleid. Tegelijkertijd is de huidige conditie van de Groenloseweg precair. Eens te meer wordt de noodzaak van een grondige reconstructie gevoeld. Met die insteek is een eerste stap gezet om de 'impasse' rondom de reconstructie van de Groenloseweg te doorbreken. Daartoe zijn een tweetal sessies georganiseerd. Met bewoners van de Groenlosweg op dinsdag 30 januari en met de Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland (VNOG), politie en Arriva op dinsdag 13 februari.

Beide sessies kunnen beschouwd worden als een vervolg op het reeds doorlopen participatie- en ontwerpproces. Met andere woorden; de uitkomsten uit beide processen hebben in deze het kader gevormd. Binnen dit kader zijn twee varianten voorgelegd, te weten:
Variant 1 - een variant op het definitieve ontwerp; waarbij de totale verhardingsbreedte (wegbreedte + goten) 6,20 meter zal zijn.

- Variant 2 - een variant op het schetsontwerp; waarbij de weg niet één, maar twee uitbuigingen krijgt. Deze variant betreft eveneens een totale verhardingsbreedte van 6,20 meter.

Gezegd moet worden dat het in beide varianten om een grove schets gaat. Daarbij is uitgangspunt geweest om gedane suggesties en wensen ten aanzien van alle ontwerpen zoveel als mogelijk te verenigen in beide varianten. Met oog voor eerdere besluitvorming (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u), verkeersfunctie en verblijfsfunctie, maar met het besef dat de ruimte beperkt is en dit betekent dat er concessies gedaan moeten worden.

Een ruime meerderheid van de aanwezig bewoners gaf de voorkeur aan de tweede variant, terwijl de VNOG, politie en Arriva zich nadrukkelijk uitspraken voor de eerste variant en onoverkomelijke bezwaren uiten tegen de tweede variant. Gegeven gemaakte afwegingen tussen verkeersfunctie en verblijfsfunctie, wordt uw raad gevraagd om kennis te nemen van beide varianten en variant 1 vast te stellen.

Voorstel
Kennis te nemen van een tweetal schetsen, variant 1 en variant 2, en variant 1 vast te stellen ten behoeve van de reconstructie van de Groenloseweg.

Relatie met (huidig) beleid
Structuurvisie kom Winterswijk (2010), Centrumvisie Winterswijk, Afwegingskader: 30 km/u tenzij…, Verkeersmodel, toekomstig Mobiliteitsprogramma, Klimaatstrategie en Uitvoeringsagenda 2022-2027 en de Groenstructuurvisie bebouwde kom Winterswijk.

Beoogd(e) effect(en)
Zie onder 'Inleiding'.

Argumenten

Variant 2, de variant met de uitbuigingen, stuit op een onoverkomelijk bezwaar.
Het wordt als bekend verondersteld dat de Groenloseweg niet sec is benaderd vanuit de verkeersfunctie die het heeft, maar dat ook grote waarde wordt gehecht aan de verblijffunctie (een prettige leefomgeving). Dit betekent dat aspecten als een toegankelijke openbare ruimte (toegankelijk voor alle verkeersdeelnemers), klimaatadaptatie, groenstructuur, milieu (geluidsoverlast) en parkeren ook onderdeel zijn van een integrale afweging. Aspecten die goed tot hun recht komen in variant 2; de variant met de uitbuigingen. Diezelfde uitbuigingen stuitten op een groot, onoverkomelijk, bezwaar. De verkeersfunctie – en in het bijzonder de verkeersveiligheid – komt namelijk ernstig in het gedrang. Ongeacht de mate van uitbuigen, oftewel een krappe of ruime bochtstraal, en ongeacht lengte van het voertuig geven VNOG, politie en Arriva tezamen aan dat een conflict met (kwetsbare) deelnemers onvermijdelijk is. Ten eerste omdat bij het manoeuvreren door uitbuigingen de neiging ontstaat om de kortste route te nemen en ten tweede omdat er een verhoogd risico ontstaat dat verkeersdeelnemers in de dode hoek belanden van een bestuurder van zwaar/lang vervoer. Tevens benadrukt dat de VNOG dat de uitbuigingen een negatief effect sorteren op de uitruktijd.

Bij variant 1 is functie en inrichting beter in evenwicht.
De huidige Groenloseweg is een ‘grijze weg’. Dat wil zeggen dat functie, inrichting en gebruik niet met elkaar in overeenstemming zijn. Zowel bij variant 1 als variant 2 is het uitgangspunt een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Een gegeven is de beperkte ruimte, hetgeen betekent dat een ontwerp – in deze situatie en bij wegcategorisering GOW30 – maatwerk is. Bij gemaakte afwegingen is verkeersveiligheid een zwaarwegend thema en dat is dan ook doorslaggevend geweest in voorliggend advies. Twee varianten, twee wegontwerpen, die beide een veilige verkeersomgeving nastreven maar dat in meerdere of mindere mate doen. Enerzijds de voorspelbaarheid en herkenbaarheid van lange rechtsstanden, anderzijds de attentie verhogende werking van uitbuigingen. Wegontwerp is onlosmakelijk verbonden met houding en gedrag. Wegontwerp heeft een sturende invloed en kan onbedoeld ook negatieve effecten in de hand werken. Bij de eerste variant kan een relatief lange rechtstand in combinatie met een breder wegdek mogelijk leiden tot een verhoogd risico op snelheidsoverschrijding. Bij de tweede variant kunnen de uitbuigingen - volgens de VNOG, politie en Arriva - mogelijk leiden tot onveilige situaties voor de kwetsbare verkeersdeelnemer. Dit maakt dat variant 2 ontraden wordt. Variant 1 biedt een veilige verkeersomgeving met aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer. Dit is terug te zien in een consistent profiel en een duidelijke positie op de weg voor fietsers. Dit moet voorkomen dat fietsers in de verdrukking komen. Bestuurders blijven ook bij een verhardingsbreedte van 6,20 meter achter de fietsers bij tegemoetkomend verkeer. Daarmee moet de Groenloseweg na de reconstructie voor iedere verkeersdeelnemer veilig zijn en dient een ieder zich veilig te kunnen verplaatsen naar voorzieningen als het ziekenhuis, school, sport of de kinderboerderij.

Variant 1 vertegenwoordigt een breder belang.
Gedurende het gehele proces zijn diverse schetsen gemaakt om de wensen en eisen van alle belanghebbenden visueel te maken. Er werden nieuwe mogelijkheden gecreëerd, maar er werd ook tegen bepaalde onmogelijkheden aangelopen. Helaas moet geconcludeerd worden dat de uitbuigingen tot onoverkomelijke bezwaren leiden. Daarmee wordt echter wel tegemoet gekomen aan het advies van

de hulpdiensten en Arriva én, in een eerder stadium, aan het amendement van de raad. Dit betekent niet dat wij de wensen van aanwonenden moeten loslaten. Sterker nog, onderstaande wensen blijven in de eerste variant gewoon uitvoerbaar:

- Extra parkeerplaatsen ter hoogte van het hertenkamp.
- Paadjes door groenvakken in verband met bereikbaarheid woningen.
- Afgestemd parkeren op wensen bewoners waar mogelijk.
- Afgestemd groen op wensen bewoners waar mogelijk.
- Aanpassingen plateaus ten opzichte van woningen ter hoogte van plateau Javastraat.

Financiële aspecten/risico's
Gedekt in de begroting.

Juridische aspecten/wet- en regelgeving
Na vaststelling van de eerste variant dient een verkeersbesluit genomen te worden om de maximum snelheid op de Groenloseweg af te waarderen van 50 km/u naar 30 km/u.

Aspecten van duurzaamheid
Klimaatadaptatie en biodiversiteit zijn twee belangrijke thema's als het gaat om een duurzaam Winterswijk. Waar mogelijk komen deze thema's zoveel mogelijk terug in beide varianten. De Groenloseweg ligt in de bebouwde kom van Winterswijk, daar waar de gevolgen van klimaatverandering goed merkbaar zijn. We ondervinden steeds vaker hinder van de gevolgen van extreme buien, een stijgende temperatuur, maar ook langdurige periodes van droogte. Met andere woorden; we krijgen steeds vaker te maken met wateroverlast en hittestress.

De gemeente Winterswijk probeert de buitenruimte hier zo goed mogelijk op aan te passen, ofwel klimaatadaptief te maken. Door groen aan te brengen in de vorm van plantvakken, bloemrijke bermen en bomen. Meer en een grotere variëteit aan groen draagt bij aan de opvang van regenwater, het voorkomen van droogte, verkoeling, biodiversiteit, enzovoorts. Eveneens wordt met de aanplant van bomen beoogd de oude laanbomenstructuur aan de Groenloseweg te herstellen, een ambitie uit de groenstructuurvisie. De functie van groen is in deze dus meer dan alleen een verkeersgeleidende functie.

De parkeervoorzieningen worden uitgevoerd met waterpasserende bestrating. Dit betekent dat de voegen tussen de bestrating breder zijn waardoor regenwater meer ruimte krijgt om in de bodem te infiltreren.

Communicatie/betrokkenenparagraaf
Met betrekking tot de voorliggende schetsen, variant 1 en variant 2:

Bewoners: Op 30 januari 2024 is, verdeeld over een drietal sessies, een bewonersavond georganiseerd. Wederom werden deze sessies goed bezocht. In deze sessies zijn de plannen en beide varianten toegelicht en was er volop ruimte voor vragen en opmerkingen. Daar is veelvuldig gebruik van gemaakt. Een duidelijke meerderheid van de aanwezige bewoners gaf de voorkeur aan variant 2, de variant met de uitbuigingen.

Hulpdiensten en Arriva: Op 13 februari 2024 zijn de plannen en beide varianten aan de VNOG, politie, brandweer en Arriva voorgelegd. De uitkomst van deze sessie is bepalend geweest voor voorliggend advies. Zie ook onder 'argumenten/onderbouwing'.

Genoemde varianten zijn gestoeld op het participatie- en ontwerpproces zoals eerder doorlopen. Naast bewoners, hulpdiensten en Arriva zijn in dit stadium ook betrokken geweest:

- Rijk/provincie;
- Veilig Verkeer Nederland (VVN);

- Antea Group.

Vervolgprocedure/evaluatie
Indien conform advies besloten wordt, worden de werkzaamheden in overleg met de aannemer zo spoedig mogelijk opgestart. Ingezet wordt op kwartaal 2/3 dit jaar.

Winterswijk, 27 februari 2024

Burgemeester en Wethouders van Winterswijk,

de loco-secretaris,	de burgemeester,
M. Keur	B.J.J. Bengevoord