

Gemeenteraad

Vergadering van 25 april 2023

Beleid en Uitvoering - Openbare ruimte

2023_RAAD_00024 Herinrichting Tukseweg in Tuk, fase 3

Overlegd met

Sebastiaan Top, Ivo Helder, Sjoerd Hamstra

Portefeuillehouder

M. Scheringa

Samenvatting

Voor 2023 staat de herinrichting van de Tukseweg Tuk, 3^e fase op de agenda. Doel van deze herinrichting is het vergroten van de verkeersveiligheid. Hiervoor zijn samen met een lokale werkgroep in 2022 de plannen uitgewerkt. De bijdrage van de provincie voor dit project is lager dan verwacht. Om de realisatie van het project mogelijk te maken zijn er aanvullende middelen nodig.

Beschrijving

Inleiding

De herinrichting van de Tukseweg in Tuk maakt onderdeel uit van het verbeteren van de verkeersveiligheid op de ontsluitingsroute van Tuk. Na de afronding van fase 2 is er door aanwonenden en plaatselijk belang Tuk gevraagd om ook het deel van de Tukseweg, tussen fase 2 en de rotonde Hooijdijk aan te pakken. Uit verkeersmetingen daar bleek dat de snelheden van een groot deel van het verkeer ruim boven de toegestane 30 km/u liggen. In combinatie met de overstekende schoolkinderen bij de Pasmanweg en de fietsers op die plek is er aanleiding om de inrichting van de weg ingrijpend te wijzigen.

Via de PPN 2020-2023 zijn middelen in de programmabegroting opgenomen voor de herinrichting van dit deel van de Tukseweg. In de afgelopen jaren is de nabijgelegen basisschool vernieuwd waarbij ook de schoolomgeving aan de Pasmanweg verkeersveilig is ingericht.

In 2022 zijn samen met een werkgroep uit het dorp twee varianten uitgewerkt voor de herinrichting van de weg. Deze conceptplannen zijn 31 oktober 2022 voorgelegd aan de inwoners. De opmerkingen op het plan zijn verwerkt tot een definitief plan. Op 23 januari jl. is het definitieve ontwerp tijdens inloopavond aan de inwoners van Tuk gepresenteerd. De aanwezigen zijn overwegend positief over het definitieve ontwerp.

In de dekking van het project was gerekend op een bijdrage van de provincie Overijssel vanuit de Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Deze is echter in beperkte mate verkregen. Door deze tegenvaller is een tekort in de dekking van het project ontstaan. Wij zijn van mening dat het project Herinrichting van de Tukseweg fase 3 desondanks vraagt om dit jaar gerealiseerd te worden, volgens planning. Vanwege de mate van verkeersonveiligheid, de inspanningen vanuit Tuk om mee te denken in de nieuwe inrichting van de weg, en het ruime draagvlak dat daarmee is gecreëerd.

Gewenst resultaat

Doel van de herinrichting van de Tukseweg is het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. De oversteekbaarheid van de weg wordt verbeterd en de aansluiting van de fietspaden op de rijbaan worden verplaatst en veiliger. Door de rijbaan te versmallen en het asfalt in de rijbaan te vervangen door klinkerverharding gaat de snelheid van het verkeer omlaag. De verblijfsfunctie van de weg wordt versterkt door meer groen te realiseren en bomen aan te planten. De weg voldoet na de herinrichting aan de inrichtingseisen van 30 km/u.

Argumenten

1.1 Dit ontwerp leidt tot een verkeersveiligere inrichting van de Tukseweg

De Tukseweg is in de huidige vormgeving een asfaltweg met een breedte van 6 meter en vrijliggende fiets- en voetpaden. De weg is gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Voor een beoordeling van de effectiviteit van de weginrichting wordt gekeken naar de zgn. V85 (85% van de weggebruikers rijden langzamer dan die snelheid). De V85 ligt op het dit traject op bijna 47 km/u. Samen met een werkgroep met daarin aanwonenden en een vertegenwoordiging vanuit plaatselijk belang Tuk is gewerkt aan een weginrichting die de verkeersveiligheid verbeterd.

Er zijn twee varianten uitgewerkt die op een informatieavond zijn gepresenteerd aan de inwoners. Deze twee varianten onderscheiden zich in het wel of niet handhaven van de vrijliggende fietspaden. De opmerkingen op de varianten zijn met de werkgroep besproken en hebben geleid tot het als bijlage opgenomen definitieve plan.

In het plan leiden de volgende aanpassingen tot een verkeersveiligere inrichting:

- De wegbreedte van de rijbaan wordt versmald van 6,00m naar 5,50 m. Voor uitwijken wordt bermverharding aangebracht;
- Het asfalt in de rijbaan wordt vervangen door gebakken klinkers;
- Bij de ingang van Tuk wordt een wegversmalling aangebracht waardoor verkeer dat Tuk inrijdt moet wachten op verkeer dat Tuk uitrijdt;
- De wegversmalling wordt voorzien van een drempel waardoor de overgang van een snelheidsregime van 50 km/u naar 30 km/u wordt benadrukt;
- De vrijliggende fietspaden worden weggehaald, fietsers het dorp in komen direct na de wegversmalling op de rijbaan. Hierdoor ontstaat een uniform wegbeeld. In de rest van Tuk zitten de fietsers ook op de rijbaan.
- Het voetpad aan de oostzijde (kant Dyka) wordt doorgetrokken tot aan de Pasmanweg.
- De kruising bij de Pasmanweg wordt voorzien van een plateau
- De voetgangersoversteek wordt aangeduid met zgn. kanalisatiestrepen.
- Aanwezige parkeerstrook aan de westzijde van de weg wordt grotendeels verwijderd.

1.2 Dit ontwerp houdt rekening met natuurinclusiviteit en klimaatadaptatie, waardoor de leefbaarheid wordt verbeterd.

Met een natuurinclusief en klimaatadaptief ontwerp wordt de leefbaarheid verbeterd door de volgende aanpassingen:

- Tegenover kinderopvang Het Woldkasteel, aan de westzijde van de weg, worden extra bomen aangeplant om de aanwezige bomenstructuur door te trekken.

- Door het weghalen van fietspaden en parkeerplaatsen verminderen we de hoeveelheid verharding, kan het regenwater beter afgevoerd worden en ontstaat meer ruimte voor groen. De voorgestelde beplanting draagt bij aan verbetering van de biodiversiteit.

Tijdens de presentatie op de inloopavond van het definitieve plan was er met een hele ruime meerderheid instemming op het niet handhaven van de fietspaden.

2.1, 3.1, 4.1 In de paragraaf Financiën is toegelicht hoe de herinrichting financieel wordt gedekt

Om de herinrichting ook financieel sluitend te krijgen is o.a. door de provincie een andere bijdrage bevestigd in plaats van de initiële subsidie. In de paragraaf Financiën wordt dit toegelicht. Dit geldt ook voor de aanwending van andere budgetten als verkeer, mobiliteit en circulariteit.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Een (vrijliggend) fietspad is de veiligste plek voor fietsers

Met de werkgroep zijn twee varianten uitgewerkt die zich van elkaar onderscheidden in het al dan niet handhaven van de vrijliggende fietspaden. In het definitieve ontwerp is gekozen voor het weghalen van de fietspaden. Hoewel een fietspad de veiligste plek is om te fietsen bleef in de variant met handhaving van fietsen de aansluiting van het fietspad op de rijbaan in de omgeving van de Pasmanweg een uitdaging. Daarbij pleiten de volgende argumenten voor het weghalen van de fietspaden:

- De wegversmalling vormt een ideale rugdekking voor de fietsers om zonder gevaar van aanrijden van achteren de weg op te fietsen; Bij de Pasmanweg is een wegversmalling niet veilig te realiseren vanwege het verkeer van rechts.
- Op de hele Tuksweg ontstaat een uniforme weginrichting waar bij 30 km/u de fietsers op de rijbaan aanwezig zijn. Dit versterkt de herkenbaarheid van de functie van de weg. Een logische overgang voor het fietsen op de rijbaan ligt bij het inrijden van de 30 km/u zone
- Fietsers en bewoners die de uitrit uitrijden hebben beter zicht op elkaar. Met name aan de westzijde van de weg maakt dat verschil.

Op de inloopavond zijn hierover nauwelijks nog opmerkingen gemaakt

1.2 Aandacht is gevraagd voor de lengte van de rechtstand in de Tukseweg, tussen de Pasmanweg en de geplande wegversmalling.

De verwachting is op basis van ervaringen elders in Tuk dat de klinkerverharding en wegbreedte voldoende effect hebben. Afgesproken is om na een jaar de effecten van de weginrichting te evalueren.

Duurzaamheid en social return

Er is gekozen voor een natuurinclusief en klimaatadaptief ontwerp waardoor de biodiversiteit wordt verbeterd en regenwater beter kan worden vastgehouden. De asfaltverharding in de rijbaan wordt vervangen door gebruikte gebakken straatmaterialen. De aannemer dient 5% van de opdrachtwaarde in te zetten voor social return ("bouwblokkenmethode").

Financiële toelichting

In de programmabegroting 2023-2026 is voor de herinrichting van de Tukseweg 3^e fase een bedrag beschikbaar van € 500.000. De provincie heeft aangegeven voor de herinrichting van de Tukseweg 3^e fase een bijdrage van € 47.000 beschikbaar te stellen uit het programmabudget Verkeersveiligheid (kleine infra). Aanvullend is binnen de programmabegroting nog ruimte gevonden voor een bijdrage vanuit de budgetten Verkeersmaatregelen mobiliteit en infrastructuur (62106011) en Wegen Circulair (62101955) van in totaal € 76.000. Daarmee is in zijn totaliteit € 623.000 beschikbaar.

De kosten voor de herinrichting van de Tukseweg worden geraamd op een bedrag van € 734.000,-

Kosten	Bedrag
Vorbereiding en toezicht	31.000
Onderzoeken	12.000
Realisatie	634.000
Straatmeubilair	5.000
Onvoorzien	50.000
Totaal	734.000

Voor de realisatie van de herinrichting Tukseweg 3^e fase bedraagt het tekort € 111.000,-. Dit tekort heeft de volgende consequenties voor de begroting:

	Beschikbaar	Benodigd	Incidenteel	Structureel	Kap.lasten
onderhoud	€ 290.000	€ 294.000	€ 4.000 -		
investering	€ 150.000	€ 360.000		€ 210.000 -	€ 12.600 -
voorziening	€ 60.000	€ 80.000	€ 20.000 -		
Provincie	€ 47.000		€ 47.000		
bestaand budget	€ 76.000		€ 76.000		
Totaal	€ 623.000	€ 734.000	€ 99.000	€ 210.000 -	€ 12.600 -

Per saldo ontstaat er een eenmalig voordeel van € 99.000 en een nadeel op de investering van € 210.000. Het verschil hier tussen bedraagt € 111.000. De kapitaallasten die voortvloeien uit het nadeel van € 210.000 bedragen € 12.600 structureel. Voorgesteld wordt dit te verwerken in de PPN 2023-2027.

Communicatie en participatie

Binnenkort wordt een webpagina ingericht met de informatie over het project. Via een nieuwsbrief worden inwoners van Tuk geïnformeerd over het definitieve plan, de planning van de uitvoering, de bereikbaarheid van de wijk Pasmankwartier en de omleidingsroutes. Ook staan hier de contactgegevens van de gemeentelijke projectleider.

Uitvoering en planning

Bij een positief besluit zal het aanbestedingstraject worden opgestart. Planning is om medio september te starten. De uitvoeringsperiode bedraagt ongeveer 12 weken (gereed uiterlijk 15 december). Zoals onder kanttekening 1.2 is opgenomen, zal na een jaar de effectiviteit van de herinrichting geëvalueerd worden.

Is het besluit openbaar?

Ja

Besluit

Het college legt het volgende voor aan de gemeenteraad:

1. In te stemmen met het definitieve ontwerp voor de herinrichting van de Tukseweg Tuk, 3^e fase.
2. In te stemmen met de inzet van de bijdrage van de provincie Overijssel uit het Programmabudget Verkeersveiligheid ad € 47.000 voor de herinrichting Tukseweg 3^e fase.
3. In te stemmen met de aanwending van € 66.000 uit het budget Verkeer en Mobiliteit en € 10.000 uit het budget Circulariteit voor de herinrichting Tukseweg 3^e fase.
4. Aanvullend aan de voor de herinrichting Tukseweg 3^e fase beschikbare middelen een bedrag groot € 111.000 beschikbaar te stellen. De financiële consequenties van een tekort van € 111.000 te verwerken in de perspectiefnota 2023-2026.