

Notitie Landbouwweg, Wioldrechtse Zeedijk en Rijkstraatweg (adviesbureau Wesselink-van Zijlst)

Inleiding

Ter uitvoering van raadsbesluit nr 1260875, dd 23 september 2014 is, als onderdeel van het project Nieuwe Dordtse Biesbosch, een landbouwweg ten oosten van de A16 aangelegd. De aanleg van deze weg is destijds uit onderhandeld met LTO. De nieuwe landbouwroute moet het voor landbouwverkeer mogelijk maken veilig en met minimaal tijdverlies naar de Hoekse Waard te rijden.

Om de beoogde aansluiting van de nieuwe landbouwweg op de Rijkstraatweg mogelijk te maken heeft de gemeenteraad eerder besloten tot aankoop en sloop van een woning op de hoek van de Rijkstraatweg en Wioldrechtse Zeedijk. Met de sloop van deze woning zou de bocht richting Rijkstraatweg – onderdeel van bovengenoemde landbouwroute - makkelijker en veiliger te nemen zijn voor landbouw- en vrachtverkeer. Dit besluit leidt echter tot weerstand onder omwonenden, die door deze maatregel de leefbaarheid van hun woonomgeving achteruit zien gaan. De Landbouwweg is inmiddels opgeleverd, maar anno 2019 is het laatste deel van de route - richting Kiltunnel - nog steeds onderwerp van discussie.

Tot op heden is het laatste deel van de landbouwweg nog steeds niet aangelegd omdat, mede op aandringen van de bewoners, college en raad ten tijde van de besluitvorming rond het bestemmingsplanproces Dordtse Kil IV op 31 januari 2017 hebben besloten uitvoering van het "sloopbesluit" uit te stellen om te laten onderzoeken of er een integrale oplossing mogelijk is.

Het eventuele alternatief zou in ieder geval voor betere doorstroming, meer draagvlak en voor een verbetering van de leefbaarheid moeten zorgen.

Aangezien dit deel van de Landbouwweg door het plangebied van de Westelijke Dordtse Oever loopt is aan de projectorganisatie gevraagd de zoektocht naar een structurele en zoveel mogelijke integrale oplossing op te pakken.

Proces

Vanwege de lange looptijd en de vele (deels) tegenstrijdige belangen tussen bewoners en ondernemers is er voor gekozen de werkwijze van Strategisch Omgevingsmanagement (SOM) in te zetten. Adviesbureau Wesselink Van Zijst heeft de gemeente, bewoners en ondernemers hierbij begeleid en de afgelopen vier maanden – individueel en plenair - met direct belanghebbenden gesproken.

Samen met gemeente en direct betrokkenen zijn vervolgens knelpunten, belangen, en mogelijke oplossingen geïdentificeerd.

Resultaat

Bewoners en ondernemers ervaren verschillende vormen van overlast.

(Agrarisch) ondernemers spreken van een slechte bruikbaarheid voor vrachtauto's en landbouwverkeer.

Bewoners van de Wioldrechtse Zeedijk en de Rijkstraatweg zien de leefbaarheid van de omgeving achteruit gaan (veiligheid, geluidsoverlast en trillingen).

Bewoners, agrarisch ondernemers en gemeente zijn het er over eens dat de Wioldrechtse Zeedijk eigenlijk te smal is voor het huidige landbouwverkeer.

Partijen zijn het eveneens over eens dat het kruispunt Wioldrechtse Zeedijk/Rijkstraatweg niet geschikt is om zwaar verkeer af te wikkelen en, mede door de positie van enkele woningen, onoverzichtelijk is.

Hierdoor ontstaan situaties die de leefbaarheid van de bewoners onder druk zetten terwijl de ondernemers gevaarlijke capriolen moeten uithalen om de bocht veilig te kunnen nemen, de woningen niet te beschadigen en geen ongelukken te veroorzaken.

De gemeente onderkent het dilemma maar constateert eveneens dat de verschillende soorten gebruik (wonen vs landbouwverkeer) lastig te combineren zijn.

Oplossingen en alternatieven

Tijdens plenaire bijeenkomsten is met elkaar nagedacht over verschillende mogelijke opties. Hieruit kwam een lijst met 18 mogelijke (deel-)oplossingen naar voren.

Deze totaalijst is na overleg met direct betrokkenen teruggebracht tot 6 mogelijke oplossingen/alternatieven:

1. Het uitvoeren van het raadsbesluit (slopen van de woning en het aanpassen van het kruispunt)
2. De Nieuwe Wioldrechtse Doorsteek. (route onderlangs de dijk, richting Rijkstraatweg en vervolgens op wegennet DK III aansluiten)
3. Noordelijke route. (nieuwe route parallel langs de A16 westzijde, aansluiten op de Rijkstraatweg bij de Keerweer, bestaande route via busbaan-Kiltunnel)
4. Maatregelenpakket reductie hinder (o.a. verbod voor vrachtverkeer op de Rijkstraatweg en Wioldrechtse Zeedijk, verbeteren veiligheid op kruispunt, handhaving op Rijkstraatweg).
5. Route via de nieuwe zonneweide (parallel aan de oostkant van de A16, aansluiten op wegennet Businesspark Amstelwijck).

6. Zuidelijke route, nieuwe route parallel langs de A16 oostzijde, oversteken via bestaand Beerpolderadiuct (Willemsdorp), vervolg via Rijksweg / nieuwe dijkweg WDO.

Beoordeling

1. Optie 1 heeft een grote impact op de leefomgeving aan de Wioldrechtse Zeedijk en is wat de bewoners betreft een no-go. Deze optie heeft weinig oplossend vermogen. De verkeerssituatie en route blijft onveilig en verkeer zal overlast blijven geven.
2. Optie 2 leidt tot consensus onder de direct belanghebbenden *in dit proces*. De beoordeling is dat deze optie het kruispunt en toegangswegen veiliger maakt, de buurt leefbaarder maakt en tegelijkertijd bijdraagt aan een vlottere doorstroom van werkverkeer. Optie 2 kent echter nog stevige vragen over het bestaan van draagvlak onder partijen, zoals de ondernemers op DKIII, de ROM-D en diverse grondeigenaren op de route, die in deze verkennende fase nog niet aan tafel hebben gezeten. De financiële consequenties zullen nader moeten worden verkend.
3. Optie 3 kent een groot oplossend vermogen. De leefbaarheid en veiligheid worden vergroot omdat het landbouwverkeer grotendeels een separate route krijgt. De aansluiting keerweer/Rijksweg/Busbaan N217 blijft in deze variant echter een lastig punt, vanwege de combinatie met de schoolroute (fiets) vanuit de Kiltunnel. Net als bij optie 2 raakt optie 3 nieuwe belanghebbenden die nog niet aan tafel hebben gezeten.
4. Optie 4 vinden betrokken belanghebbenden geen slecht idee, maar lost dit de problemen in deze buurt onvoldoende structureel op. Het pakket kan in potentie wel de huidige pijn voor de korte termijn verzachten.
5. Optie 5 heeft een *matig oplossend vermogen*. Het voordeel is dat de tunnel Wioldrechtse Zeedijk uit de route is gehaald. Het nadeel vormt de aansluiting op de N3 door Businesspark Amstelwijk. Het huidige inzicht is dat RWS niet akkoord gaat met landbouwverkeer op de N3 en over het nieuw aangelegde knooppunt.
6. Optie 6 heeft een *groot oplossend vermogen voor de bewoners* maar brengt met zich mee dat agrarische ondernemers moeten omrijden, wat extra tijd en kosten met zich meebrengt. Een aandachtspunt is het mengen van landbouwverkeer met vrachtverkeer op de Rijksweg dat richting Distripark rijdt. Net als opties 2 en 3 raakt optie 6 een nieuwe groep belanghebbenden die nog niet aan tafel hebben gezeten.

Conclusies

- Deelnemers zijn het er over eens dat optie 1, het uitvoeren van het Raadsbesluit, de leefbaarheids- en veiligheidsproblemen niet oplost en grote impact heeft op de leefbaarheid van de woonomgeving van de bewoners. Optie 1 heeft daarom niet de voorkeur van betrokkenen. Uitvoering van optie 1 is in lijn met eerdere besluitvorming en lijkt qua kosten het meest aantrekkelijk. Voor de (agrarisch) ondernemers biedt optie 1 uitzicht op betere doorstroming richting Hoekse Waard. Voor de bewoners treedt er tov de huidige situatie geen verbetering op.
- Optie 2, de *Nieuwe Wioldrechtse Doorsteek*, wordt door de bij dit proces betrokken stakeholders gezien als een verbetering. Er dient evenwel rekening te worden gehouden met weerstand van stakeholders die nu niet aan tafel zaten, met name de ondernemers op DKIII. Optie 2 biedt bovendien geen verbetering voor de bewoners aan de Rijksweg, wanneer de route niet wordt doorgetrokken naar DKIII.
- Optie 3, de *noordelijke route via de Parallelbaan A16*, bedient qua oplossend vermogen de meeste partijen, maar kent een lastige kruising met fietsende scholieren bij de 217/Rijksweg/Keerweer.
- Optie 4, maatregelenpakket, lost weliswaar het probleem niet structureel op, maar zorgt voor een verbetering van de situatie op korte termijn. Quick wins kunnen worden benut, om op kortere termijn verbetering te realiseren zonder dat dit een permanente verbetering in de weg staat.
- Optie 5 is niet reëel aangezien RWS niet akkoord gaat met landbouwverkeer op de N3.
- Optie 6, de Zuidelijke route, kent een groot oplossend vermogen. De door de agrarische ondernemers verwachte extra rijtijd moet nader worden onderzocht. Tevens moet de impact op het buurtschap ter plaatste en het vermengen van vrachtverkeer naar Distripark en landbouwverkeer op de zuidelijke Rijksweg in beeld worden gebracht.

Advies

De projectorganisatie WDO onderschrijft de aanname van bewoners en ondernemers dat uitvoering van optie 1 een negatieve impact zal hebben op de leefbaarheid van de omgeving. Vanuit het lange termijn perspectief raadt de projectorganisatie uitvoering van optie 1 daarom af.

De "kruip door sloop door" variant van optie 2 is, naar de mening van de projectorganisatie onvoldoende toekomstbestendig. Aanpassing op middellange termijn van deze oplossing valt niet uit te sluiten en daarom onwenselijk. Daarnaast is het ook zeer goed mogelijk dat optie 2, na verdere uitwerking niet

haalbaar zal blijken vanwege te verwachten bezwaren van derden. De ROM D, ondernemers Dordtse Kil III, nutsbedrijven, private grond- en vastgoedeigenaren zullen hun bedenkingen hebben bij dit alternatief.

De projectorganisatie ziet het grootste oplossend vermogen voor de lange termijn in opties 3 en 6. Deze opties bedienen bovendien de meeste betrokkenen, waaronder de bewoners van de Rijkstraatweg. Opties 3 en 6 lijken voor wat betreft leefbaarheid en veiligheid op het meeste draagvlak van direct belanghebbenden te kunnen rekenen, maar vragen dieper onderzoek naar oa kosten en draagvlak derden.

Vanuit het lange termijn perspectief adviseren wij de "voors" en "tegens" van deze 2 opties en hun consequenties verder uit te werken en daarbij;

1. Het raadsbesluit (nog) niet uit te voeren maar te wachten op een finaal voorstel voor een nieuwe oplossing.
2. Verdiepend onderzoek uit te voeren naar kosten, draagvlak derden en planning voor het structureel oplossen van het probleem westelijke landbouwroute. Daarnaast onderzoeken ... In dit onderzoek worden opties 3 en 6 uitgewerkt en gewogen en ter definitieve besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden. De kosten voor deze onderzoeken worden geschat op 50.000 euro.
3. Tijdelijke maatregelen te treffen om het huidige gevoel van onveiligheid deels weg te kunnen nemen. Deze quick wins zijn er op gericht om de acute gevoelens van onveiligheid onder de bewoners (deels) weg te nemen aangezien een structurele oplossing in alle scenario's nog enkele jaren op zich zal laten wachten.

Wij realiseren ons dat deze onderzoeken wederom tijd en geld kosten. Vanwege de vele belangen en de grote impact voor betrokkenen adviseren wij desalniettemin deze tijd te nemen en niet onder tijdsdruk te besluiten.

Een gevoelige vraag die boven de markt blijft zweven is de vraag in hoeverre de omvang van het probleem een dergelijke kostbare oplossing rechtvaardigt.

NB

Om geen onnodige onrust te veroorzaken bij derden hebben wij er in dit onderzoek bewust voor hebben gekozen hebben om in dit stadium uitsluitend met direct betrokkenen de alternatieven te verkennen. Qua proces geven betrokkenen aan dat de gekozen werkwijze nuttig was. De issues zijn teruggebracht tot de essentie en is meer begrip ontstaan over elkaars problemen. Het doorlopen proces zal positief bijdragen aan een gedragen oplossing. Betrokkenen realiseren zich dat de finale oplossing nog niet is gevonden en dat afronding nog de nodige tijd en inspanning vraagt. Men geeft aan dat men bereid is zich de komende periode in te spannen om met elkaar naar de finale oplossing toe te werken.