

gemeente Steenbergen

De Heen - Dinteloord - Kruisland - Nieuw-Vossemeer - Steenbergen - Welberg



BM1101655

Raadsvergadering
20 januari 2012

Agendanummer

Onderwerp:
Onderzoek ontsluiting Dinteloord voor landbouw- en vrachtverkeer

Steenbergen, 20 december 2011

Aan de Raad,

1. Inleiding

Op 23-10-2010 heeft u het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer Steenbergen vastgesteld. Een belangrijk onderwerp hierin is de problematiek van de routes van het vrachtverkeer door de kern Dinteloord. U heeft toen besloten om in het concept-uitvoeringsprogramma het onderzoek naar de ontsluiting te vervroegen van 2012 naar 2011.

Wij hebben Grontmij Nederland BV opdracht verstrekt voor het uitvoeren van het onderzoek. Bij het onderzoek is ook nadrukkelijk betrokken het verkeer t.b.v. bedrijventerrein Oliemolen en ook de route van het landbouwverkeer is nadrukkelijk aan bod gekomen. Doel van het onderzoek is het aanwijzen van een route voor vrachtverkeer en landbouwverkeer waarbij de leefbaarheid in Dinteloord zo min mogelijk wordt aangetast. Hiertoe zijn een aantal basisoplossingen uitgewerkt en geanalyseerd. Het is de bedoeling dat u geïnformeerd wordt over de uitkomsten van het onderzoeksrapport en dat wij in opiniërende vorm met u van gedachten kunnen wisselen over de uitkomsten van het onderzoeksrapport. Ook zullen de bevolking, de dorpsraad Dinteloord, het ZLTO en andere belanghebbenden in de gelegenheid gesteld worden om iets te vinden van de uitkomsten van het onderzoek. Vervolgens zullen wij alle ingekomen reacties inclusief uw meningsvorming verwerken in een concreet vervolgadvisie zodat de gemeenteraad in een later stadium een keuze kan maken uit de oplossingsvarianten.

2. Achtergrond

De ontsluiting van de kern Dinteloord voor vrachtverkeer van en naar het bedrijfsterrein Dintelmond wordt al lang bediscussieerd in onze gemeente. Het vrachtverkeer van en naar het ten noorden van Dinteloord gelegen bedrijfsterrein komt door de kern Dinteloord en rijdt via de aangewezen route aan de oostzijde via de Stellingmolen en Molendijk West. Deze route is redelijk lang, passeert de nodige woningen en wordt niet altijd gebruikt, omdat de route recht door het centrum via de Westvoorstraat korter is. Ook de bewoners van de Molendijk verzetten zich tegen het vrachtverkeer door hun straat. Het gaat daarbij uiteraard ook over het verkeer met de bestemming bedrijventerrein Oliemolen.

In het in 2010 door de gemeenteraad vastgestelde Uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer is er aandacht besteed aan het vrachtverkeer in Dinteloord. In de context van de realisatie van het AFC is geconstateerd dat het zeer voor de hand ligt om de extra infrastructuur die aan de oostzijde van de A4 wordt gerealiseerd te betrekken bij het zoeken naar oplossingen voor de ontsluiting van Dinteloord voor vrachtverkeer. De Molendijk moet hiertoe heringericht worden conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, waarbij er rekening gehouden wordt met de aanwezigheid van vrachtverkeer. Ook de route voor het landbouwverkeer komt hierbij nadrukkelijk aan bod.

Omdat er meerdere alternatieven mogelijk zijn, wordt qua aanpak voorgesteld eerst een principekeuze te maken voor het alternatief en daarna het voorkeursalternatief verder uit te werken.

3. Overwegingen

Primair verwijzen wij u naar bijgaand rapport "Ontsluiting Dinteloord voor landbouw -en vrachtverkeer". In het rapport wordt in hoofdstuk 1 ingegaan op de relatie met het uitvoeringsprogramma verkeer, de vraagstelling, de huidige situatie, de te hanteren uitgangspunten, de te onderzoeken alternatieven en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Vervolgens worden in hoofdstuk 2 drie alternatieven beoordeeld op de aspecten verkeer, leefbaarheid, kosten, draagvlak collega overheden en juridische/planologische aspecten. De beoordeling leidt tot een voorkeursalternatief (hoofdstuk 3).

De volgende 3 alternatieven zijn onderzocht:

1. Een nieuwe aansluiting van de Postbaan (Moerdijk) op de A29/A4. Uitgevoerd als volledige of halve aansluiting.
2. Een nieuwe verbinding (parallel aan de A29) tussen de Noordzeedijk en de Havenweg.
3. Geen extra of nieuwe infrastructuur (landbouw- en vrachtverkeer via bestaand wegennet).

Uit de beoordelingsmatrix (bijlage 1 van het rapport) komt heel duidelijk als voorkeursalternatief naar voren alternatief 2. (een nieuwe verbinding tussen de Noordzeedijk en de Havenweg). Deze biedt een oplossing voor zowel het landbouw- als het vrachtverkeer. Daarnaast biedt het een goede ontsluiting voor Dintelmond en biedt het randvoorwaarden en kansen voor de uitwerking en realisatie van mogelijk te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst. Omdat een nieuwe ontsluitingsroute er niet binnen enkele jaren ligt is er ook nagedacht over een tijdelijke routing van het landbouw- en vrachtverkeer waarbij een drietal mogelijkheden zijn bekeken. In bijlage 2 worden de drie alternatieven in een matrix op een aantal aspecten gewogen.

Ook is gekeken naar de mogelijkheden voor het herinrichten van Molendijk Oost en West. Een en ander is afhankelijk van de keuze tussen de alternatieven, het gereedkomen van de Symbiose (2012/2013) en een aantal gerichte acties om het vrachtverkeer in de kern te verminderen. Een van de belangrijkste daarbij is handhaving van het bestaande verbod voor vrachtverkeer van en naar Dintelmond via de kern Dinteloord. Het is belangrijk om de effecten van deze maatregelen te monitoren.

4. Middelen

De kosten voor de voorkeursvariant bedragen € 3.5 miljoen, exclusief het duurzaam veilig inrichten van de Molendijk (€ 600.000,-). In de meerjarenbegroting is alleen rekening gehouden met de kosten voor het herinrichten van de Molendijk (2012-2013) waarbij er van wordt uitgegaan dat de provincie zorgt voor 50% cofinanciering. Dit is echter een aanname en is op dit moment nog volstrekt onzeker.

Bij een afschrijvingstermijn van 25 jaar en rentekosten van 2,5% bedragen de jaarlijkse lasten voor de voorkeursvariant van de oostelijke ontsluiting Dinteloord € 227.500,-. In de begroting 2012 en de meerjarenbegroting 2013 - 2015 zijn de jaarlijkse lasten ad € 227.500,- nog niet meegenomen.

Voor de dekking van de lasten zijn de volgende mogelijkheden beschikbaar:

- Er kan gekeken worden welke reserves ingezet kunnen worden ter dekking van de lasten. De omvang van de algemene reserve is op dit moment € 3,8 milj. Voor de herinrichting van de Kaaistraat/Grote Kerkstraat (ruim € 1 milj) is in de begroting rekening gehouden met een onttrekking uit de algemene reserve. Daarnaast zijn er in het kader van Landschappen van Allure een aantal projecten opgevoerd (o.a. opknappen haven Steenberg) waarvoor op dit moment nog geen middelen in de begroting zijn opgenomen. Deze projecten hebben voorrang boven de oostelijke ontsluiting Dinteloord. Hierdoor zijn er geen middelen in de algemene reserve aanwezig. Daarnaast zou gekeken kunnen worden naar andere reserves. De meest voor de hand liggende reserve is de reserve bovenplanse verevening. Het huidige saldo € 470.000,- is reeds bestemd. Verder zijn er op korte termijn geen hoge stortingen te verwachten (bp Oostgroeneweg € 175.000,-). Grote projecten zoals AFC, Dintelpark en Dinteloord NoordOost zullen pas (ver) na 2015 besteedbare middelen opleveren.

Conclusie is dus dat er geen middelen aanwezig zijn in de begroting voor dit project.

- Extra lasten in de begroting kunnen opgevangen worden door bezuinigingen. Gezien de opgave die er al ligt vanuit het raadsprogramma en de onzekere gevolgen van toekomstige ontwikkelingen zoals de decentralisatie operaties, adviseren wij deze optie niet.
- Verhoging van de inkomsten is de laatste mogelijkheid om de extra lasten te dekken. Buiten een verhoging van de OZB-tarieven lijken hier weinig mogelijkheden te zijn. Om de lasten te dekken zou de OZB met 7½% extra verhoogd moeten worden. Dit is echter in strijd met het raadsprogramma (OZB niet meer als met het inflatiepercentage verhogen) en is dus ook geen logische oplossing.

Rekening houdend met het bovenstaande zijn er op korte termijn geen middelen beschikbaar om de jaarlijkse lasten van de oostelijke ontsluiting Dinteloord te dekken binnen de begroting. Daarnaast hebben zowel de Provincie als het Rijk aangegeven geen financiële bijdrage te zullen leveren t.b.v. deze ontsluiting.

5.Risico's

Geen. Met dit voorstel wordt beoogd om u in de gelegenheid te stellen kennis te nemen van de onderzoeksrapportage en u uit te spreken over de onderzochte alternatieven waarbij zicht is op de meerjarige financiële consequenties van een dergelijk keuze..

6.Aanpak

Na de toelichting van het onderzoeksrapport willen wij het rapport in opiniërende vorm met u bespreken. Het gaat dan om de keuze tussen de onderzochte alternatieven, het tijdelijk aanpassen van de bestaande vrachtwagenroute en de mogelijke maatregelen om de hoeveelheid vrachtverkeer te verminderen.

De inwoners van Dinteloord, de Dorpsraad Dinteloord, ZLTO en eventuele andere belanghebbenden zullen geïnformeerd worden zodat ze bij de presentatie/behandeling aanwezig kunnen zijn. Daarnaast zal een aparte inloopavond georganiseerd worden waarbij het rapport gepresenteerd wordt. Vervolgens zal een ieder in de gelegenheid gesteld worden om gedurende een periode van 4 weken een schriftelijke reactie in te dienen. Met de opinie van uw raad en de reacties van de bevolking zal het rapport daarna opnieuw aan uw raad worden voorgelegd.

7.Voorstel

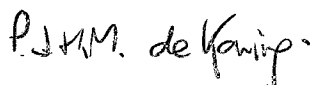
- Kennisnemen van de onderzoeksresultaten
- Het rapport in opiniërende vorm te behandelen in de commissie Ruimte van 11 januari 2012.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Steenberghe,
de secretaris,


mr. J.M.W.H. Leloux

de burgemeester,


J.J. Hoogendoorn


P.J.M. de Koning