ZFB2980F786

Gemeente Duiven

RAADSVOORSTEL

Onderwerp : Kruising Broekstraat - Oostsingel

Zaak- & documentnr. : Z/18/037259
Portefeuillehouder : T. Spaargaren

Opsteller : Paul Groenen
Team : Realisatie en Beheer
Telefoonnr. : 088 - 695 3120

Samenvatting

Naar aanleiding van het dodelijke ongeval in 2016, heeft de gemeenteraad het college gevraagd om te komen met voorstellen om de kruising Broekstraat-Oostsingel veiliger te maken. Dit heeft geleid tot een verkenning, die samen met de provincie is uitgevoerd.

Deze verkenning komt tot de aanbeveling om een fietstunnel aan te leggen en de oversteek voor het overige verkeer te sluiten. Dit is scenario 1.
Bij de presentatie van de resultaten van de verkenning afgelopen winter aan de gemeenteraad, zijn door inwoners uit "Het Broek" vraagtekens gezet bij de noodzaak van een zo grootschalige ingreep in relatie tot de grootte en aard van het probleem. Dat leidt tot scenario 2, de 0-variant.
In de ronde tafel gesprekken met de gemeenteraad naar aanleiding van diezelfde verkenning, is door leden van de gemeenteraad geopperd om een tunnel te maken voor al het verkeer. Een tunnel in de Broekstraat of een verdiepte ligging van de Oostsingel of een combinatie van beide. Dit leidt tot scenario 3, een tunnel voor al het verkeer.

De gemeenteraad wordt nu gevraagd een keuze te maken voor een van deze 3 scenario's, zodat dat scenario, indien nodig, verder uitgewerkt kan worden en kan leiden tot een kredietvoorstel.

Beslispunten

De raad besluit tot één van onderstaande beslispunten:

1. De raad geeft het college opdracht om scenario 1: fietstunnel met alternatieve route voor landbouwverkeer, uit te werken.

   of

2. De raad besluit voor scenario 2, de 0 variant.

   of

3. De raad geeft het college opdracht om scenario 3: een ongelijkvloerse kruising voor alle verkeer verder uit te werken.

Aanleiding

De kruising Broekstraat/Ooststingel is een verkeersknelpunt binnen de gemeente Duiven. Er vinden bovengemiddeld veel ongevallen plaats en de kruising is reeds meerdere malen punt van discussie geweest. In het verleden is de kruising in een aantal stappen geoptimaliseerd. Het dodelijke ongeval eind 2016 heeft geresulteerd in een nieuwe maatschappelijke en bestuurlijke vraag om de situatie te beoordelen.

Situatie

De Broekstraat is in het Mobiliteitsplan 2016-2026 geclassificeerd als Erftoegangsweg, een weg die hoofdzakelijk dient ter ontsluiting van aanliggende percelen en gebieden, en geen verbindende functie heeft. Voor erftoegangswegen geldt een bovengrens van 6000 voertuigen.
De gemiddelde etmaalintensiteit ter hoogte van de kruising is ca. 1600 motorvoertuigen (telling juni 2013). Van alle ingangswegen van Duiven neemt de Broekstraat ca. 4% van al het autoverkeer voor zijn rekening.
De intensiteit van de Oostsingel is ca. 19.000 motorvoertuigen op een werkdag in 2015.

Gebruik van de kruising
Roodlichtnegatie treed vrijwel uitsluitend op de Broekstraat op, door zowel automobilisten als fietsers. Dit gebeurt met name aan het begin en het einde van de roodfase.
De kruising is overzichtelijk en de verkeersregelinstallatie is eenvoudig te begrijpen. Hierdoor bepalen gebruikers van de Broekstraat relatief vaak op eigen inschattingsvermogen of men over kan steken, en niet op basis van de kleur van de verkeerslichten. Gebruikers van de Oostsingel vertrouwen op de verkeerslichten, wat in combinatie met de roodlicht negatie veel gevaar oplevert.
Naast de roodlichtnegatie wordt er ongeoorloofd afgeslagen, wat het veiligheidsrisico verhoogt.
Er is geen aanwijzing dat de maximumsnelheid op de Oostsingel of de Broekstraat structureel overschreden wordt.

Ongevallen
Er is een ongevallenanalyse uitgevoerd op de door de politie geregistreerde ongevallen tussen 2012 en 2016. In de periode vonden 15 geregistreerde ongevallen plaats, waarvan 4 met letsel en 1 met dodelijke afloop. Hierin vallen de volgende zaken op:

- 7 van de 15 gevallen was er sprake van roodlichtnegatie, bij 6 keer een gebruiker van de Broekstraat. 6 van de 7 gevallen betrof het een auto, de 7^{e} was een bromfietser.
- 5 van de 7 ongevallen vonden plaats op relatief rustige momenten, 2 tijdens de spits
- 5 van de 7 ongevallen toen het donker was
- In 1 ongeval was er sprake van ongeoorloofd afslaan (geen roodlichtnegatie)
- 5 keer was er sprake van kop-staart botsingen op de Oostsingel, waarbinnen geen patroon te ontdekken is.

Het dodelijke ongeval van november 2016 wijkt in veel opzichten af van het patroon, qua tijdstip, roodlichtnegatie en snelheid.

Sinds november 2016 is er één ongeval geregistreerd, in mei 2018, waarbij er sprake was van roodlichtnegatie op de Oostsingel, mogelijk door onwel worden van de bestuurder.

Verkenning

In de verkenning worden de volgende vragen gesteld en beantwoord:

Is het mogelijk de kruising in zijn bestaande vorm verder te verbeteren?

- Nee, de kruising is afgelopen jaren meerdere malen geoptimaliseerd door middel van aanpassingen. Nieuwe aanpassingen zijn geanalyseerd en ineffectief gevonden. (voor een overzicht van de kleinschalige oplossing zie verkenning, vanaf pagina13)

Is een gelijkvloerse kruispuntvorm wenselijk (bijvoorbeeld volwaardige kruising of rotonde)?

- Technisch is dit mogelijk, maar hiermee wordt sluipverkeer van de A12 in de hand gewerkt en zal de Broekstraat als toegangsweg richting centrum Duiven worden gebruikt. Deze is hier niet op ingericht.
  Andere kruispuntvorm op deze locatie is dus niet wenselijk.

Zijn er typen weggebruikers voor wie het noodzakelijk is om ter hoogte van de Broekstraat de Oostsingel te kunnen kruisen?

- Fietsers: Broekstraat is een hoofdroute voor fietsers, mede doordat dit de enige doorgang onder de A12 is. Omrijden via Roodwilligenstraat betekent 2 extra kilometers en 8 minuten extra reistijd. Kruising Laarstraat/Oostsingel is que verkeersveiligheid voor fietsers geen structurele verbetering.
- Autoverkeer: er zijn alternatieve routes beschikbaar, met een omrijdtijd tot 3 a 4 minuten.
- Landbouwverkeer: met het openstellen van de slagboom aan de Jochemstraat is er nauwelijks extra reistijd voor het grootste deel van het landbouwverkeer. Voor het loonbedrijf aan Ploenstraat 17 is de alternatieve route via de Rijksweg, wat niet gewenst is. De route kost 6,3 minuten extra reistijd. Hiervoor zijn mogelijkheden denkbaar om een alternatieve ontsluiting richting het Broek te creëren.

De verkenning geeft het volgende advies:

- Voer een ongelijkvloerse fietskruising uit (in de vorm van een fietstunnel)
- Stel de Jochemstraat open voor landbouwvoertuigen
- Onderzoek de mogelijkheden voor een ontsluiting van Ploenstraat 17

Proces

In 2017 is gestart met een verkenning naar een verkeersveilige oplossing. Deze verkenning is uitgevoerd in samenwerking met Provincie Gelderland en er is gebruik gemaakt van de expertise van de politie, brandweer en landbouworganisaties.

Het voorstel uit de verkenning is het aanbrengen van een fietstunnel op de locatie van de huidige kruising en het onderzoeken van een omrijdroute voor landbouwverkeer t.b.v. Ploenstraat 17. Deze oplossing wordt gedragen door provincie en politie. We noemen dit in dit voorstel scenario 1.

In drie politieke avonden in november 2017, december 2017 en januari 2018 zijn de raad en bewoners geïnformeerd over de uitkomsten van de verkenning en aanbevolen oplossing.

Tijdens deze presentatie hebben inwoners van het Het Broek hun twijfels uitgesproken over de noodzaak van een zo grootschalige ingreep in relatie tot de grootte en aard van het probleem. Dit heeft geleidt tot een tweede scenario, de 0-variant.

De gemeenteraad heeft naar aanleiding van diezelfde verkenning geopperd om een tunnel te maken voor al het verkeer. Hierin is het mogelijk de Oostsingel verdiept aan te brengen, de Broekstraat volledig verdiept, of een half verdiepte Oostsingel en half verhoogde Broekstraat. We hebben deze oplossingen samen genoemd in scenario 3: een ongelijkvloerse kruising voor alle verkeer.

Een mogelijk 4e scenario dat is geopperd, de kruising voor autoverkeer en landbouwverkeer open houden en een tunnel voor het fietsverkeer aanleggen, vinden wij ongewenst. Uit de ongevallenanalyse blijkt dat 6 van 7 ongevallen door een roodlichtnegatie van een automobilist op de Broekstraat plaats vonden. Hiermee biedt deze suggestie geen substantiële bijdrage aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, terwijl wel een forse investering moet worden gedaan.

Vervolg

Het stadium waarin we nu zitten bij het aanpakken van de kruising, betekent dat nu keuzes gemaakt moeten worden voor de uitwerking van het scenario dat de voorkeur krijgt. Er ligt in dit stadium nog geen volledig uitgewerkt plan en nog geen gedetailleerde kostenraming. Dat betekent ook dat nu nog geen definitief besluit wordt gevraagd om welk scenario dan ook nu te realiseren. Daarvoor is (voor scenario 1 en 3) een verdere uitwerking nodig, die zal leiden tot een kredietaanvraag. Op dat moment wordt een besluit tot daadwerkelijk realisatie gevraagd. Wij verwachten dat dit medio 2019 zou kunnen zijn.
Het stadium waarin we nu zitten, betekent ook dat we nog geen duidelijkheid hebben over de provinciale bijdrage voor de kruising. De verkenning is samen met de provincie uitgevoerd, omdat de provincie ook samen met de gemeente probleemeigenaar is. De provincie is eigenaar en beheerder van de Oostsingel. Standaard in dit soort gevallen, waarin gemeente en provincie ieder "twee poten" van een kruising in beheer hebben, is dat de kosten 50/50 worden verdeeld. De provincie neemt de rol als probleemeigenaar zeer serieus en wij hebben de indruk dat de provincie bereid zal zijn een grotere bijdrage te leveren dan 50%. De provincie heeft in het overleg ook duidelijk laten blijken dat scenario 1 een afdoende oplossing is voor de problematiek en zal daarom naar onze verwachting niet bereid zijn om voor grootschaliger ingrepen meer geld op tafel te leggen. Dat betekent dat wij verwachten dat de bijdrage voor de provincie voor scenario 3 duidelijk onder de 50% zal liggen. Nogmaals gesteld, onder voorbehoud van uitwerking van een scenario en nader overleg met de provincie daarover en onder voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring door de provincie.

Onderstaand worden de 3 scenario's met argumenten en kanttekeningen toegelicht.

Scenario 1: Fietstunnel met alternatieve route voor landbouwverkeer

Argumenten

1.1 *Gegarandeerde veiligheid*
De grote hoeveelheid ongelukken vraagt om een structurele oplossing. Alles is gedaan om de veiligheid van de kruising in zijn huidige vorm te optimaliseren. Om veiligheid te garanderen is een ongelijkvloerse oplossing noodzakelijk.

1.2 *Betere doorstroming*
Het weghalen van de verkeersregelinstallatie (VRI) op de kruising zal zorgen voor een betere doorstroming voor zowel fietsverkeer op de Broekstraat als verkeer op de Oostsingel.

1.3 *Ondersteuning provincie en politie*
De Provincie Gelderland, die als wegbeheerder van de Ooststingel betrokken is bij het project, ondersteunt het plan voor een fietstunnel en zal, onder voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring, een substantiële financiële bijdrage doen aan de uitvoering hiervan. Ook de politie staat achter deze oplossing.

Kanttekeningen

1.1 *Het opheffen van de kruising betekent extra reistijd voor autoverkeer*
Er zijn 3 alternatieve routes voor autoverkeer (Rivierweg, Doesburgseweg of Roodwilligenstraat). Afhankelijk van de gekozen route neemt de reistijd met 2,3 of 3,7 minuten toe. Route Roodwilligenstraat/Laarstraat wordt onderzocht op verkeersveiligheid en wordt indien nodig aangepast. In het kader van de snelfietsroute wordt de Roodwilligenstraat voorzien van een vrij liggend fietspad.

1.2 *Extra reistijd voor landbouwverkeer*
De reistijd voor landbouwverkeer neemt toe. Afhankelijk van het vertrekpunt en de bestemming varieert dit van ca. 2 tot 4 minuten. Voor het bedrijf aan de Ploenstraat 17 heeft een afsluiting de grootste impact: reistijd neemt met ca. 6 minuten toe. Het is wenselijk hiervoor een alternatieve route te bepalen. Landbouwverkeer door het centrum geniet niet te voorkeur, alternatieve routes worden bij verdere uitwerking onderzocht.

1.3 *Extra aanrijdtijd brandweer richting het Broek*
De aanrijdtijd van de brandweer richting woningen in het Broek neemt met maximaal 2 minuten toe, bovenop een bestaande overschrijding van de norm.
De norm en reistijd varieert per bestemming, zie hiervoor pagina 21 van de verkenning.

1.4 *Geen volledig draagvlak*
Er is weinig draagvlak bij bewoners van het Broek en agrariërs voor het afsluiten van de kruising voor auto- en landbouwverkeer, bovenstaande gevolgen zijn volgens de bewoners te ingrijpend.

1.5 *Het Duivense Broek wordt steeds verder afgezonderd van het dorp*
Door de komst van de Ooststingel is de bereikbaarheid tussen het Duivense Broek en het centrum van Duiven al verslechterd. De kruising Broekstraat/Oostsingel moet in stand blijven om de bereikbaarheid niet verder te verslechteren.

Financiële paragraaf scenario 1

De kosten voor een fietstunnel met een alternatieve ontsluiting voor Ploenstraat 17 wordt geschat op 6 miljoen (marge +/- 30%).
Indien voor deze oplossing wordt gekozen wordt deze oplossing verder uitgewerkt in samenspraak met de provincie. Dat zal leiden tot een kredietvoorstel dat medio 2019 aan de raad zal worden voorgelegd.

SCENARIO 2: 0 - situatie handhaven

Argumenten

1.1 *De kruising is fysiek veilig ingericht.*
De kruising is veilig ingericht; een verkeersregelinstallatie regelt de voorrang en de kruising is overzichtelijk en duidelijk. Als er ongevallen plaatsvinden zijn deze veelal door verkeerd menselijk handelen, dat niet wordt veroorzaakt door een onduidelijke inrichting.

1.2 *Ernstige ongevallen zijn allen bijzondere situaties*
De meest recente ernstige ongelukken hebben allemaal plaats gevonden onder bijzondere omstandigheden. Het is niet nodig hierop structurele maatregelen te nemen.

1.3 *Voorgestelde oplossingen zijn te groot gezien de aard en omvang van het probleem*
Hierdoor zou onnodig overheidsgeld worden gespendeerd omdat gebruikers zich niet aan de regels houden.

1.4 *Geen extra reistijd voor bewoners, landbouwverkeer en brandweer.*
Indien de huidige situatie in stand wordt gehouden is er geen overlast en extra reistijd voor bewoners uit het Broek, landbouwverkeer en de brandweer.

Kanttekeningen

1.1 *Veiligheidsrisico blijft bestaan*
Drie keer eerder is de afweging gemaakt om met verbeteringen aan de kruising de veiligheid te verbeteren. De ongevallencijfers hebben hierin geen verbetering laten zien. Met het in stand houden van de huidige kruising blijft het risico op ongevallen aanwezig.

1.2 *Gevolgen bij nieuwe ongevallen*
Bij nieuwe ernstige ongevallen zal de bestuurlijke druk op gemeente en provinciebestuur opnieuw toenemen en is het niet uit te sluiten dat er binnen de provincie ambtelijk wordt geadviseerd de kruising af te sluiten zonder passende oplossing voor het verkeer op de Broekstraat.

1.3 *Geen draagvlak bij ander deel gebruikers*
De 0-situatie zal draagvlak vinden bij bewoners van het Broek, maar geen draagvlak bij een ander deel van de gebruikers van de kruising. Ook bij de provincie en de politie is er geen draagvlak om de huidige situatie in stand te houden.

Financiële paragraaf scenario 2

Het in stand houden van de huidige situatie betekent dat er geen extra maatschappelijke kosten geïnvesteerd hoeven te worden.

SCENARIO 3: Ongelijkvloerse kruising voor alle verkeersstromen

Argumenten

1.1 *Verkeersveilige oplossing*
Een ongelijkvloerse kruising voor alle verkeersstromen is de meest verkeersveilige oplossing.

1.2 *Geen extra reistijd*
Met het aanbrengen van een volledige ongelijkvloerse kruising is er geen extra reistijd voor alle verkeerssoorten, door het weghalen van de verkeersregelinstallatie neemt de reistijd zelfs iets af.

1.3 *Geen alternatieve route landbouwverkeer benodigd*
Bij het aanbrengen van een oplossing op de locatie Broekstraat/Ooststingel is het niet noodzakelijk een alternatieve route voor Ploenstraat 17 te onderzoeken.

Kanttekeningen

1.1 *Grote investering in relatie tot aantal vervoersbewegingen.*
De oplossing is voor zowel de aanleg als het beheer een grote investering van overheidsgeld voor het relatief klein aantal voertuigbewegingen, 1600 voertuigen per etmaal (4% van alle verkeer richting centrum Duiven).

1.2 *Alternatieven beschikbaar*
Voor autoverkeer zijn er voldoende alternatieven beschikbaar. Afhankelijk van de bestemming kan worden gekozen voor de Rivierweg, Doesburgseweg of de Roodwilligenstraat.

1.3 *Grotere overlast tijdens bouwtijd*
De overlast tijdens de bouw zal voor zowel de gebruikers van de Broekstraat als de Oostsingel ingrijpender zijn dan andere scenario's.

Financiële paragraaf scenario 3

De kosten voor een ongelijkvloerse kruising voor alle verkeersstromen variëren van 13 tot 19 miljoen (marge +/- 30%). Indien voor deze oplossing wordt gekozen wordt deze oplossing verder uitgewerkt in samenspraak met de provincie. Dat zal leiden tot een kredietvoorstel dat medio 2019 aan de raad zal worden voorgelegd.

Planning

Indien de gemeenteraad kiest voor scenario 1 of 3 wordt het plan technisch verder uitgewerkt en medio 2019 een kredietvoorstel gedaan. Daarna wordt gestart met voorbereiding en uitvoering van het project.

Beoogd effect

Met dit voorstel wil het college een duidelijk vervolg vaststellen dat gedragen wordt door de raad.

Samenwerking en communicatie

De verkenning is tot stand gekomen in samenwerking met de Provincie Gelderland en er is gebruik gemaakt van de expertise van de politie, brandweer en landbouworganisaties. Eind 2017 en begin 2018 is middels politieke avonden informatie opgehaald bij de raad en bewoners.

Bijlagen

201363101 – *adviesrapport verkenning – 20-09-2017*
201368107 – *concept raadsbesluit*

Duiven, 21 augustus 2018

Burgemeester en wethouders van Duiven,

J.L.M. Scholten
loco-secretaris

drs. H.B.I. de Lange
burgemeester