Informatienota voor de gemeenteraad

Datum	12 juli 2022
Team	Ruimtelijk beleid
Portefeuillehouder	J.H.A.P. Sluiter
Zaaknummer collegevoorstel	ZS-439875

Kennisnemen van

De schetsontwerpen en kostenindicaties van de zes infrastructurele maatregelen uit de top 10 van het Maatregelenprogramma GMP-plus.
De uitkomsten van het onderzoek naar varianten voor het vraagstuk veiligheid en doorstroming van de bochten in de Karstraat te Huissen.

Inleiding

Op 8 juli 2021 heeft uw raad het Maatregelenprogramma GMP-plus vastgesteld en besloten in 2022 te starten met de planvoorbereiding van 9 projecten van de geprioriteerde maatregelenlijst .
Dit betreffen zes infrastructurele projecten en drie verkeersonderzoeken.

Infrastructurele projecten:

1. Realisatie vrijliggende fietspaden rotonde Helmichstraat – Stadswal – Huismanstraat in Huissen;
2. Aanpak rotonde Van der Mondeweg – Van Elkweg – Van Nispenlaan in Bemmel (samen met de provincie Gelderland);
3. Reconstructie Bredestraat-noord in Huissen (incl. kruispunt Bredestraat-Loostraat);
4. Reconstructie Bredestraat-zuid in Huissen;
5. Reconstructie Papenstraat in Bemmel;
6. Reconstructie Huismanstraat in Huissen (incl. kruispunt Huismanstraat-Muntstraat);

Daarnaast is voor het infrastructurele project Bochten Karstraat besloten om te bezien hoe het traject Bochten Karstraat kan worden aangepast, zodat veiligheid en doorstroming verbeterd kan worden tegen lagere kosten dan nu gereserveerd. Hierbij wordt primair uitgegaan van het bestaande tracé.

Verkeersonderzoeken:

1. Verkeersonderzoek rotonde Stadswal – Van Voorststraat – Stadswal Noord – Langekerkstraat in Huissen;
2. Integrale verkeersstudie (vracht)verkeer van/naar bedrijventerrein Pannenhuis (incl. rotonde Karstraat-Nijverheidsstraat);
3. Verkeersonderzoek fietsinfrastructuur Lingewaard;

Conform de door uw raad op 8 juli 2021 aangenomen motie ‘Scenario’s kosten GMP Plus’ dient u uiterlijk voor het zomerreces geïnformeerd te worden over de mogelijke scenario’s voor de financiering van de infrastructurele maatregelen uit de top 10 van het Maatregelenprogramma GMP-plus.

In voorliggende informatienota wordt u geïnformeerd over deze infrastructurele projecten en de financiële impact daarvan. Per project is de verkeersproblematiek beschreven en tonen wij u een schetsontwerp en een kostenindicatie van de benodigde aanpassingen.

Kernboodschap

De top 10 van het Maatregelenprogramma GMP-plus kent zes infrastructurele projecten en drie verkeersonderzoeken. In deze raadsinformatienota wordt u kort geïnformeerd over de zeven infrastructurele projecten. In de bijlage bevindt zich een nadere toelichting per deelproject, inclusief uitgewerkte ontwerpen/varianten.

1. Realisatie vrijliggende fietspaden rotonde Helmichstraat – Stadswal – Huismanstraat in Huissen.

Deze rotonde is een knelpunt op het gebied van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Door de rotonde te voorzien van vrijliggende fietspaden kunnen we deze knelpunten aanzienlijk verbeteren. Hiervoor hebben we een schetsontwerp opgesteld. Dit schetsontwerp toont aan dat er een reconstructie van de gehele rotonde nodig is. De globale kostenraming bedraagt € 668.000,- (excl. BTW).

2. Rotonde Van der Mondeweg – Van Elkweg – Van Nispenlaan in Bemmel.

Deze rotonde is een knelpunt op het gebied van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Door de rotonde om te bouwen naar een kruispunt met verkeerslichten kunnen we dit knelpunt verbeteren. Door deze maatregel te combineren met de gewenste verkeersmaatregelen die nodig zijn vanuit het woningbouwplan Hof van Klein Baal kunnen we de verkeersveiligheid en doorstroming aanzienlijk verbeteren. Het gaat daarbij om het verplaatsen van de aansluiting Van der Mondeweg-Lage Zandsestraat, het realiseren van een veilige oversteeklocatie voor langzaam verkeer ter hoogte van de Aldi en het doortrekken van het tweerichtingenfietspad tot aan deze oversteeklocatie. Het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid is tevens van belang voor de ontsluiting van de woningbouwplannen uit Gendt en Doornenburg, welke mede over de Van der Mondeweg afgewikkeld worden.

Hiervoor hebben we in samenspraak met de provincie meerdere ontwerpen opgesteld. Voor deze informatienota gaan we uit van het ontwerp van de iVRI en de bijbehorende aanpassing van de Van der Mondeweg. De globale kostenraming voor de bijbehorende aanpassingen bedragen € 4.000.000,- (excl. BTW). Echter is de Van der Mondeweg – waar de rotonde onderdeel van is – een provinciale weg (N839). We gaan er vooralsnog vanuit dat de gemeente 50 procent van de kosten moet dekken als cofinanciering. Op basis daarvan moet de gemeente € 2.000.000,- (excl. BTW) reserveren.
In bijlage 2 is meer achtergrondinformatie te vinden van de varianten en bijbehorende kosten.

3. Reconstructie Bredestraat-noord in Huissen (incl. kruispunt Bredestraat-Loostraat)

Met de komst van Plan Driegaarden wordt deze weg drukker. Daarnaast voldoet de weginrichting niet aan de kenmerken van een erftoegangsweg type. Er is sprake van gemengd verkeer, waarbij asfalt en een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur niet passend is. Deze combinatie zorgt voor een hoog verkeersveiligheidsrisico en heeft een negatief effect op de leefbaarheid.

Door deze weg aan te laten sluiten bij de kenmerken van Duurzaam Veilig en rekening houdend met de nieuwe wegcategorie GOW30 kunnen we de verkeersveiligheid en leefbaarheid aanzienlijk verbeteren. Hiervoor hebben we een schetsontwerp opgesteld. Uitgangspunt is dat de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30 kilometer per uur. Het voornemen is om meer ruimte te geven aan de fietser door brede rode fietsstroken in asfalt aan te leggen. Het middengedeelte wordt in klinkers uitgevoerd om het de herkenbaarheid en geloofwaardigheid van een 30 kilometer per uur weg te geven. Op het kruispunt Bredestraat-Loostraat-Van Voorststraat gaan we voornamelijk de oversteekbaarheid verbeteren voor fietsers. Dit is in de huidige situatie een knelpunt.
De globale kostenraming van het schetsontwerp bedraagt € 1.087.000,- (excl. BTW).

4. Reconstructie Bredestraat-zuid in Huissen

Met de komst van Plan Driegaarden wordt deze weg drukker. Daarnaast voldoet de weginrichting niet aan de kenmerken van een erftoegangsweg type I. Er is sprake van gemengd verkeer, waarbij asfalt en een

maximumsnelheid van 50 kilometer per uur niet passend is. Deze combinatie zorgt voor een hoog verkeersveiligheidsrisico en heeft een negatief effect op de leefbaarheid.

Door deze weg aan te laten sluiten bij de kenmerken van Duurzaam Veilig en rekening houdend met de nieuwe wegcategorie GOW30 kunnen we de verkeersveiligheid en leefbaarheid aanzienlijk verbeteren. Hiervoor hebben we een schetsontwerp opgesteld. Uitgangspunt is dat de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30 kilometer per uur. Het voornemen is om meer ruimte te geven aan de fietser door brede rode fietsstroken in asfalt aan te leggen. Het middengedeelte wordt in klinkers uitgevoerd om het de herkenbaarheid en geloofwaardigheid van een 30 kilometer per uur weg te geven.
De rotonde Muntstraat-Bredestraat-Blauwenburcht-Hofmeesterij is onderdeel van dit project. Daar gaan we fietsvoorzieningen op de rotonde aanbrengen. Deze ontbreken in de huidige situatie.
De globale kostenraming bedraagt € 1.159.000,- (excl. BTW).

5. Reconstructie Papenstraat in Bemmel

De weginrichting van de Papenstraat voldoet niet helemaal aan de inrichtingskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. De rijbaan en de fietsvoorzieningen zijn te smal. Vracht- en busverkeer kunnen elkaar moeilijk passeren. Ook de oversteekbaarheid van de kruispunten voor fietsers vormt een knelpunt. Beide zorgen voor een hoog verkeersveiligheidsrisico. Dit kunnen we binnen de kadastrale grenzen verbeteren, indien we het parkeren op een andere wijze gaan opvangen. Daarbij is het belangrijk om aandacht te hebben voor de leefbaarheid van direct aanwonenden, vanwege de ervaren overlast op het gebied van geluid en trillingen.
Hiervoor hebben we twee (schets)ontwerpen opgesteld. Voor de verdere uitwerking van deze informatienota hebben we variant 2 aangehouden als maatgevend ontwerp. Dit schetsontwerp toont aan dat een reconstructie van de gehele Papenstraat nodig is. De globale kostenraming bedraagt € 1.752.500,- (excl. BTW).
In bijlage 5 zijn beide varianten en bijbehorende kostenramingen terug te vinden.

6. Reconstructie Huismanstraat in Huissen

Met de komst van Plan Driegaarden wordt deze weg drukker. Daarnaast voldoet de weginrichting niet aan de kenmerken van een erftoegangsweg type I. Er is deels sprake van gemengd verkeer, waarbij asfalt en een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur niet passend is. Deze combinatie zorgt voor een hoog verkeersveiligheidsrisico en heeft een negatief effect op de leefbaarheid.

Door deze weg aan te laten sluiten bij de kenmerken van Duurzaam Veilig en rekening houdend met de nieuwe wegcategorie GOW30 kunnen we de verkeersveiligheid en leefbaarheid aanzienlijk verbeteren. Hiervoor hebben we een schetsontwerp opgesteld. Uitgangspunt is dat de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30 kilometer per uur. Het voornemen is om meer ruimte te geven aan de fietser door brede rode fietsstroken in asfalt aan te leggen. Het middengedeelte wordt in klinkers uitgevoerd om het de herkenbaarheid en geloofwaardigheid van een 30 kilometer per uur weg te geven.

Het kruispunt van de Huismanstraat met de Muntstraat is onderdeel van dit project. Deze gaan we geschikt maken als aanrijdroute voor vrachtverkeer van/naar de supermarkt in de Muntstraat. Dit kruispunt gaat met de huidige vormgeving anders voor verkeersonveilige situaties en ervaren overlast zorgen.
De globale kostenraming bedraagt € 1.054.000,- (excl. BTW).

Bochten Karstraat in Huissen

Ten aanzien van de bochten Karstraat is onderzocht hoe het traject Bochten Karstraat kan worden aangepast, zodat veiligheid en doorstroming verbeterd kan worden tegen lagere kosten dan nu gereserveerd. Verdere toelichting over de verdere varianten vind u in bijlage 7.
Uit de analyse van de varianten blijkt, dat van de nieuwe varianten alleen de basisvariant leidt tot een voldoende voor doorstroming en verkeersveiligheid. De overige varianten hebben slechts een zeer beperkt gunstig affect. De verkeersveiligheid voor fietsers dient als matig bestempeld te worden. Dit in tegenstelling tot de eerder door de raad afgewezen LARGAS rotonde.

De basisvariant leidt tot een matige verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming in de bochten tegen lagere kosten, maar is niet uitvoerbaar binnen de kadastrale grenzen. Bij deze variant moeten

alsnog gronden en panden van derden aangekocht worden. Er wordt dus niet primair uitgegaan van het bestaande tracé. Hiermee past deze basisvariant niet binnen de door de raad gestelde kaders. Daardoor zouden we moeten terugvallen op de nul-variant, maar het college zal in de 2e helft van 2022 keuzemogelijkheden voorleggen aan de raad, waarbij het beschikbare budget wordt meegewogen.

Consequenties (w.o. financiële)

Deze informatienota geeft de financiële impact weer van de diverse infrastructurele projecten. Hieronder is een overzicht van de globale projectkosten per project:

Onderdeel	**Kosten (exc. BTW)**
1. Realisatie vrijliggende fietspaden rotonde Helmichstraat – Stadswal – Huismanstraat in Huissen	€ 668.000,-
2. Rotonde Van der Mondeweg – Van Elkweg – Van Nispenlaan in Bemmel	€ 2.000.000,-
3. Reconstructie Bredestraat-Noord in Huissen;	€ 1.087.000,-
4. Reconstructie Bredestraat-Zuid in Huissen;	€ 1.159.000,-
5. Reconstructie Papenstraat in Bemmel;	€ 1.752.500,-
6. Reconstructie Huismanstraat in Huissen;	€ 1.054.000,-
7. (Noodzakelijk) groot onderhoud bochten Karstraat	€ 702.000,-*
Totale kosten	€ 8.422.500,-

* afhankelijk van de besluitvorming na de zomer.

De vermelde kosten zijn globale projectkosten. Hierin zijn onder ander inbegrepen de aanlegkosten en de kosten voor voorbereiding (engineering), administratie en toezicht (VAT-kosten)

In de kostenramingen is geen rekening gehouden met:

- Indexaties
- Onderzoeken / ruimtelijke procedures
- Inhuur van projectleiding/projectbegeleiding vanuit de gemeente Lingewaard
- Planschade / nadeelcompensatie
- Risico's
- (Toekomstige) prijsstijgingen.

De in het overzicht vermelde globale projectkosten dienen zodoende als indicaties van aanlegkosten en dienen zodoende niet als investeringsbudgetten beschouwd te worden.
Voor een richtinggevende investeringsbudget stellen vooralsnog voor om een risicoreservering van 20% aan te houden. Hiermee komen de investeringskosten van de zes infraprojecten, aangevuld met de kosten voor groot onderhoud aan de bochten Karstraat, uit op **€ 10.107.000,-.**

De (deel)projecten worden in de verdere planvoorbereiding verder uitgewerkt in een voorlopig en definitief ontwerp. Eventuele wijzigingen uit het participatieproces kunnen hierbij invloed hebben op de kostenramingen. Naar gelang de projecten verder uitgewerkt worden ontstaat er een gerichter beeld van de daadwerkelijke projectkosten.

Ten aanzien van de bochten Karstraat zijn diverse varianten onderzocht hoe het traject Bochten Karstraat kan worden aangepast, zodat veiligheid en doorstroming verbeterd kan worden tegen lagere kosten dan nu gereserveerd. In het onderstaand overzicht ziet u de kosten van de onderzochte varianten, evenals de kosten voor de nul-variant (groot onderhoud).

Varianten bochten Karstraat	Kosten (exc. BTW)
LARGAS-rotonde (ter informatie)	€ 5.258.000,-
Basisvariant	€ 3.244.000,-
Variant GOW 30 km/h	€ 646.000,-
Raadsvariant	€ 658.000.-
Nul-variant (groot onderhoud)	€ 702.000,-*

* voor het groot onderhoud gaan we er van uit dat er geen subsidie beschikbaar gesteld wordt.

Kosten verkeersstudies

Kosten voortkomend uit de drie verkeersstudies zijn niet meegenomen in de eerder vermelde projectkosten. Deze verkeersstudies zijn nog niet afgerond.

In oktober 2022 krijgt u een raadsvoorstel ter besluitvorming voorgelegd. Hierin wordt de financiering van en de prioritering van de infrastructurele projecten toegelicht en moet u een besluit nemen over het beschikbaar stellen van het krediet. Dit besluit kan vervolgens in de begroting verwerkt worden om de planvoorbereiding van de 1e projecten in 2023 te kunnen voortzetten.

Vervolgstappen

In oktober 2022 krijgt u een raadsvoorstel ter besluitvorming voorgelegd. In het raadsvoorstel wordt voorgelegd welke investering benodigd zijn voor de diverse projecten. Daarnaast wordt een planning opgesteld op wanneer de (deel)projecten uitgevoerd kunnen worden. De investeringen worden vervolgens verwerkt in de begroting 2023.

Na besluitvorming kan er gestart worden met de verdere planvoorbereiding van de eerste infrastructurele projecten. Bij de verdere uitwerking wordt het participatietraject en verdere informatievoorziening aan de omgeving verder opgepakt. Zoals aangegeven door wethouder Sluiter tijdens de Politieke avond van 30 juni 2021 heeft er (omwille van beperkte tijd) nog geen participatie plaatsgevonden over de ontwerpschetsen. Dit met uitzondering van het project Bochten Karstraat.

In de top 10 van het Maatregelenprogramma GMP-plus staan naast zeven infrastructurele projecten ook drie uit te voeren verkeersstudies. Twee van de drie verkeersstudies worden kort na het zomerreces afgerond, wetende de het “Verkeersonderzoek rotonde Stadswal - Van Voorststraat - Stadswal Noord - Langekerkstraat in Huissen” en het “Verkeersonderzoek fietsinfrastructuur in Lingewaard”.
De verkeersstudie “Rotonde Karstraat - Nijverheidstraat / Integrale verkeersstudie (vracht)verkeer van/naar bedrijventerrein Pannenhuis” wordt in 2023 opgepakt, conform het raadsbesluit van 8 juli 2021.

Bijlage(n)

Bijlage 1: Nadere projectinformatie Rotonde Helmichstraat – Stadswal – Huismanstraat te Huissen
Bijlage 2: Nadere projectinformatie Rotonde Van der Mondeweg–Van Elkweg–Van Nispenlaan Haalderen
Bijlage 3: Nadere projectinformatie Bredestraat-Noord (incl. kruising Bredestraat-Loostraat) te Huissen
Bijlage 4: Nadere projectinformatie Bredestraat-Zuid te Huissen
Bijlage 5: Nadere projectinformatie Papenstraat te Bemmel
Bijlage 6: Nadere projectinformatie Huismanstraat te Huissen
Bijlage 7: Nadere projectinformatie bochten Karstraat te Huissen

burgemeester en wethouders van de gemeente Lingewaard,

de secretaris,	de locoburgemeester,
drs. I.P. van der Valk	J.H.A.P. Sluiter