

COLLEGEVOORSTEL

Onderwerp : Bestuurlijke voorkeursvarianten vastleggen - Variantenstudie
: verkeersoplossingen kruispunten Rijksweg-Westsingel, Rijksweg-
Vergertlaan & Schapenweide-Vergertlaan

Zaak- & documentnr.: Z/22/099378/ADV/24/201670077 **Opsteller:** Ramy Abou Shady

Portefeuillehouder : G.J.C. Schrijner **Afdeling** : Realisatie en beheer

Openbaarheid : Openbaar

Afstemming met : G.J.C. Schrijner, Afdelingen R&B, RSO, Financiën, Inwoners en
: samenleving.

Samenvatting

Als gevolg van alle lokale en regionale ruimtelijke ontwikkelingen neemt zowel het gemotoriseerde- als het langzame verkeer de komende jaren toe. Daardoor ontstaan op drie kruispunten problemen op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Daarom zijn verschillende varianten onderzocht (aanpassingen aan de infrastructuur) om deze drie knelpunten op te lossen. Iedere variant is objectief beoordeeld op basis van het toetsingskader, dat in het voorjaar van 2024 door het college is vastgesteld. Dit voorstel zorgt voor het vastleggen van de bestuurlijke voorkeursvarianten, welke vervolgens zullen worden voorgesteld aan de gemeenteraad in de nieuwe Mobiliteitsvisie Duiven 2040.

Beslispunten

1. Voor het knelpunt Rijksweg-Vergertlaan, variant 5: *“Doortrekking Heiliglandsestraat tot Oostsingel (N810)”** als voorkeursvariant aan te wijzen;
2. Voor het knelpunt Vergertlaan-Schapenweide variant 0+ *“huidige situatie in combinatie met doortrekking Heiliglandsestraat”** als voorkeursvariant aan te wijzen;
3. Voor het knelpunt Rijksweg-Westsingel variant 2 *“Realiseren extra opstelstroken”** als voorkeursvariant aan te wijzen;
4. De voorkeursvarianten op te nemen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2026-2029, en deze voor te leggen aan de gemeenteraad tijdens de behandeling van de Mobiliteitsvisie Duiven 2040;
5. De genoemde benodigde investeringskredieten voor de variant onder beslispunt 1 (€ 2.650.000 én € 1.080.000 voor de fietstunnel), mee te nemen in de voorjaarsnota 2025 voor een integrale afweging;
6. Bijgevoegde kennisgeving te versturen aan de gemeenteraad;

**Voor een visuele weergave van de varianten zie laatste pagina*

Aanleiding

Als vervolg op de gemeentelijke Netwerkanalyse Verkeer (SWECO, 2022) is onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen voor de geconstateerde knelpunten. In het onderzoek “Variantenstudie verkeersoplossingen kruispunten Rijksweg-Westsingel, Rijksweg-Vergertlaan & Schapenweide-Vergertlaan” (Hierna: Variantenstudie) zijn meerdere alternatieven objectief beoordeeld. De voor- en nadelen van iedere variant zijn omschreven en de kosten om de variant te kunnen realiseren zijn in beeld gebracht. De varianten en hun beoordeling zijn toegelicht tijdens een informatiebijeenkomst voor belanghebbenden en geïnteresseerden op 11 april 2024 in de OGtent te Duiven. Om tot vaststelling van de varianten te komen in de gemeenteraad, is het nu nodig om bestuurlijk een voorkeur uit te spreken.

Beoogd effect

Door per knelpunt een voorkeursvariant aan te wijzen op basis van het vastgestelde objectieve toetsingskader (bijlage 1, Hoofdstuk 3) ontstaat politiek draagvlak voor deze oplossingsrichtingen. Daarnaast zorgt het voor een duidelijke en concrete oplossingen voor de drie toekomstige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Op die manier wordt invulling gegeven aan goede ruimtelijke ordening rondom de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw en de uitbreiding van industrieterreinen. Deze voorkeursvarianten worden vervolgens voorgelegd aan de gemeenteraad bij het vaststellen van de Mobiliteitsvisie Duiven 2040.

Argumenten

- 1.1. *Hiermee wordt het knelpunt op de rotonde Rijksweg-Vergertlaan opgelost;*
De rotonde krijgt met de doortrekking van de Heiliglandsestraat (hierna: “variant 5”) een stuk minder verkeer te verwerken en scoort daarmee goed, fiets- en autoverkeer kan ongehinderd doorstromen;
- 1.2. *Hiermee wordt het knelpunt op het kruispunt Vergertlaan-Schapenweide eveneens opgelost;*
Door deze variant te kiezen hoeft er voorsnog géén infrastructurele ingreep gedaan te worden op het kruispunt Vergertlaan-Schapenweide. Met de gekozen variant wordt de wachttijd om de Vergertlaan op te rijden vanuit woonwijk Lommerweide aanzienlijk verbeterd. Voor het oplossen van dat knelpunt hoeven dus ook géén extra kosten gemaakt te worden;
- 1.3. *Deze variant scoort het beste op gebied van kosten/baten;*
Het oplossend vermogen van de variant (oplossen twee van de drie knelpunten) weegt op tegen de beoogde investering á € 2.650.000,-- (prijsspeil 1-1-2024 ex. btw op basis van SSK methodiek, minus verkregen subsidie).
- 1.4. *Er kan mogelijk slim gebruik gemaakt worden van de ontvangen SPUK-subsidie;*
De gemeente heeft een SPUK-subsidie ontvangen vanuit het ministerie van BZK specifiek om deze knelpunten op te lossen. Door voor deze variant te kiezen, kunnen de aparte subsidies voor twee knelpunten mogelijk worden gecombineerd in één oplossing;

- 1.5. *Overige onderzochte varianten scoren significant minder op gebied van kosten/baten;*
De overige varianten zijn significant duurder om te realiseren met meer ruimtelijke impact, of zijn vergelijkbaar qua kosten maar lossen het knelpunt minder goed op. Voor de onderbouwing wordt gemakshalve verwezen naar het onderzoeksrapport in bijlage 1;
- 1.6. *Niets doen is nadrukkelijk geen optie;*
Het doen van een aanpassing aan de infrastructuur die de bekende knelpunten oplost, is essentieel om te spreken van een goede ruimtelijke ordening voor wat betreft verkeer(sveiligheid), zoals bedoeld in de Omgevingswet. Geen ingreep doen is daarom geen optie.
- 1.7. *De provincie Gelderland gaat onder voorwaarden akkoord met een extra (auto)ontsluiting op de N810;*
Met deze variant wordt er een extra aansluiting gemaakt op de N810, ter hoogte van de Heiliglandsestraat. De Provincie Gelderland heeft een brief gestuurd waarin zij aangeven hiermee in te kunnen stemmen onder bepaalde voorwaarden (bijlage 4).
- 1.8. *Dit betekent ook het opheffen van de onveilige oversteek Broekstraat/N810;*
De Provincie geeft aan dat zij het kruispunt tussen de Broekstraat en de N810 in de huidige vorm willen opheffen, indien de gemeente voor “variant 5” als oplossing van het knelpunt kiest. Er moet een fietstunnel onder de N810 voor terugkomen. Het bieden van een structurele oplossing voor dit onveilige kruispunt is een positieve ontwikkeling.
- 1.9. *Het verkeer wordt hiermee beter verdeeld over het gemeentelijke wegennet;*
Met deze variant verdeelt het in en uitgaande verkeer van en naar Duiven zich over een extra aansluiting op de provinciale weg N810. Hiermee wordt de verkeersdrukte beter verspreidt en daarmee ook de belasting van verkeersgeluid ten opzichte van andere varianten;
- 2.1. *Het kruispunt is slechts een beperkt knelpunt;*
Ondanks dat het kruispunt een knelpunt vormt, is dit slechts in beperkte mate. De wachttijd vanuit de woonwijk Lommerweide bedraagt in de toekomst gemiddeld 10 seconden met een uitschieter naar 40 seconden. Er is geen sprake van een onveilige situatie;
- 2.2. *De beperkte voordelen bij het aanleggen van een rotondevariant wegen niet op tegen de kosten;*
Het aanleggen van een rotonde op deze plek levert zeer beperkte verbeteringen op maar er zijn aanzienlijke investeringskosten á € 900.000,-- mee gemoeid (prijsspeil 1-1-2024 ex. btw op basis van SSK methodiek, zie bijlage 1).
- 2.3. *Door te kiezen voor “variant 5” bij beslispunt 1 wordt de situatie hier iets verbeterd;*
Het kruispunt Vergertlaan-Schapenweide krijgt in dit geval géén ingreep. Het kruispunt heeft voldoende restcapaciteit en de wachttijden zijn acceptabel. Hiermee worden de genoemde investeringskosten voor een rotonde bespaard.

- 2.4. *Een rotonde aanleggen op deze plek kan verder in de toekomst alsnog;*
Het is mogelijk om in de toekomst alsnog een rotonde aan te leggen als de situatie daar om vraagt;
- 3.1. *Hiermee wordt het knelpunt op het kruispunt Rijksweg-Westsingel opgelost;*
De capaciteit op het kruispunt wordt verruimd. Daarnaast is er met deze aanpassing nog een verkeersgroei mogelijk van grofweg 15 jaar na 2030;
- 3.2. *Deze variant scoort het beste op gebied van kosten/baten;*
Het oplossend vermogen van de variant weegt ruimschoots op tegen de beoogde investering á € 400.000,-- (prijsspeil 1-1-2024 ex. btw op basis van SSK methodiek).
- 3.3. *Overige onderzochte varianten scoren significant minder op gebied van kosten/baten;*
De overige varianten zijn significant duurder (ordegrootte € 15 - 17 mln.) om te realiseren met veel grotere ruimtelijke impact;
- 3.4. *Niets doen is nadrukkelijk geen optie;*
Het doen van een aanpassing aan de infrastructuur die de bekende knelpunten oplost, is essentieel om te spreken van een goede ruimtelijke ordening voor wat betreft verkeer(sveiligheid), zoals bedoeld in de Omgevingswet. Geen ingreep doen is daarom geen optie.
- 4.1. *Hiermee worden de aanpassingen integraal onderdeel van de Mobiliteitsvisie Duiven 2040;*
Door de voorkeursvarianten op te nemen in de Uitvoeringsagenda 2026-2029 worden ze integraal onderdeel van de gemeentelijke toekomstvisie op mobiliteit;
- 5.1. *Om de knelpunten op te lossen zijn investeringen nodig;*
De investeringen zijn geraamd in 2024. De bedragen zijn geïndexeerd naar de jaren van beoogde realisatie. De kredieten worden afgeschreven conform het afschrijvingsbeleid van de gemeente Duiven.
- 5.2. *Hiermee wordt de financiële impact van de varianten integraal afgewogen in de voorjaarsnota;*
Door de varianten mee te nemen in de Voorjaarsnota 2025, wordt de financiële impact samen met andere beleidsdomeinen integraal afgewogen. Op die manier kan een goede en onderbouwde keuze worden gemaakt.
- 6.1. *De gemeenteraad wordt hiermee op de hoogte gesteld van de bestuurlijke keuzes;*
Door de raad in kennis te stellen van de vastgestelde voorkeursvarianten worden zij in een zo vroeg mogelijk stadium formeel betrokken bij deze (eerste) stap richting besluitvorming;

Kantttekeningen

- 1.1. *Een onderdoorgang voor fietsverkeer bij de oversteek Broekstraat-N810 is rand voorwaardelijk;*
De Provincie stelt als (belangrijkste) voorwaarde het realiseren van een onderdoorgang voor fietsers (fietsstunnel) bij de Broekstraat-N810. Samen zoeken we naar oplossingen voor het overig kruisende verkeer. De investeringskosten voor deze tunnel worden door de Provincie geraamd op € 4.500.000,-- (prijspeil 1-1-2024 ex. btw). De provincie is bereid minimaal 80% van de kosten voor de onderdoorgang te betalen, de gemeente draagt maximaal 20% bij. (zie voor details bijlage 4);
- 1.2. *Er dient een samenwerkingsovereenkomst te worden gesloten met de Provincie Gelderland;*
Omdat deze variant aansluit op een weg in het beheer van de Provincie Gelderland, stellen zij een aantal voorwaarden voor het realiseren van deze aansluiting. Hiervoor dienen nadere (financiële) afspraken op papier vastgelegd te worden in een samenwerkingsovereenkomst (zie voor details bijlage 4);
- 1.3. *Kiezen voor "variant 5" betekent kiezen voor een fietstunnel bij de Broekstraat-N810;*
Door "variant 5" als voorkeursvariant een te wijzen, wordt ook gekozen voor het (op termijn) realiseren van een fietstunnel bij de Broekstraat-N810. Deze oplossingen zijn (financieel) onlosmakelijk aan elkaar verbonden. Deze fietstunnel lost echter óók een gezamenlijk verkeersveiligheidsknelpunt definitief op;
- 1.4. *Er komt terplaatsse van de nieuwe aansluiting meer verkeer;*
Omdat er nu nog geen aansluiting met de N810 is op deze plek, krijgen de bewoners van onder andere de Plaksestraat meer verkeer in de nabijheid van hun woning via de nieuwe aansluiting. Daartegenover wordt het verkeer over de Rijksweg en de Vergertlaan juist minder;
- 1.5. *Dit betekent extra jaarlijkse beheerskosten voor de verkeersregelinstallatie (VRI);*
De nieuw te plaatsen VRI brengt gedurende 15 jaar beheerskosten met zich mee, geheel voor rekening van de gemeente Duiven. Na die periode geldt conform de potentheorie een bijdrage van 1/3 van de beheerskosten door de gemeente. Deze beheerskosten worden meegenomen in de voorjaarsnota;
- 2.1. *Hierdoor wordt de gemiddelde snelheid op de Vergertlaan niet teruggebracht;*
Omdat er nu geen maatregel wordt getroffen, verandert de weginrichting ook niet. Bij het eerstvolgende grote asfaltonderhoud op de Vergertlaan bekijken we of er maatregelen noodzakelijk zijn om de gemiddeld gereden snelheid terug te dringen;
- 3.1. *Hiermee wordt een ingreep gedaan in een onlangs aangepast kruispunt;*
Dit kruispunt is in 2022 reeds gerenoveerd. Om kapitaalvernietiging te voorkomen zal de aanpassing indien mogelijk worden gedaan bij het eerstvolgende groot asfaltonderhoud, een goede monitoring van het kruispunt op wanneer het knelpunt zich voor gaat doen is daarbij belangrijk;

5.1. *De investeringen moeten genomen worden in voor de gemeente Duiven financieel zware tijden.*

Het Ravijnjaar 2026 komt snel dichterbij. In de planning van de projecten houden we hier rekening mee. De eerste kapitaallasten zullen vallen in 2028, en de grootste zelfs pas in 2029 en 2030. Ook lossen we met deze maatregelen knelpunten op, op het gebied van onze verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid; een directe doelstellingen uit de gemeentelijke Omgevingsvisie.

Financiële paragraaf

Met dit voorstel vragen we de gemeenteraad uiteindelijk om investeringskrediet voor drie maatregelen. Tijdens de behandeling van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2026-2029, behorende bij de Mobiliteitsvisie Duiven 2040, wordt de uitgebreide financiële consequenties in beeld gebracht. Tijdens de behandeling van de voorjaarsnota wordt de integrale afweging gemaakt samen met andere beleidsdomeinen.

Hieronder wordt vast een indicatie gegeven van de investeringskosten voor de gemeente Duiven. De investeringskosten zijn op basis van een SSK kostenraming (prijspeil 01-01-2024) opgesteld, en vervolgens geïndexeerd naar het beoogde jaar van realisatie op basis van de inputprijsindex Grond-, weg- en waterbouw van het CBS;

1. **€ 2.650.000,--** Voorbereiden (2028) en realiseren (2029) “Variant 5 – Doortrekken Heiliglandsestraat naar N810”, als oplossing voor het knelpunt Rijksweg-Vergertlaan én Vergertlaan-Schapenweide.
 - a. Dit zijn de totale investeringskosten om het project uit te kunnen voeren. Er is al een SPUK-subsidie ontvangen á € 1.697.250,-- voor het oplossen van deze twee knelpunten, en voor het uitvoeren van een ander losstaand project. Omdat “variant 5” één oplossing is voor twee knelpunten, is mogelijk een groter deel van de totale subsidie beschikbaar voor deze variant. Dit vergt nadere afstemming met het ministerie van BZK. Hierdoor valt het daadwerkelijk te investeren bedrag voor de gemeente waarschijnlijk lager uit.
2. **€ 1.080.000,--** Voorbereiden (2027) en realiseren (2028) fietsonderdoorgang Broekstraat-N810.
 - a. De totale kosten voor de voorbereiding en aanleg exclusief eventuele grondaankopen worden geraamd op € 5.400.000,--. Provincie Gelderland draagt minimaal 80% van de kosten, de gemeentelijke bijdrage voor Duiven bedraagt maximaal 20%;
3. **€ 580.000,--** Voorbereiden en realiseren van “Variant 2 – Realiseren extra opstelstroken”, als oplossing voor het knelpunt Rijksweg-Westsingel. Beoogde uitvoering periode 2030-2033.
 - a. Dit kredietvoorstel wordt pas voorgelegd bij de volgende Uitvoeringsagenda 2030-2033, die in 2029 zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Deze kapitaallasten vallen dus ook pas ná 2030 ten laste van de begroting.

Participatie en communicatie

Tijdens de variantenstudie naar deze voorgestelde maatregelen hebben bewoners, geïnteresseerden en belanghebbenden mee kunnen denken. Het concept toetsingskader is toegelicht tijdens een plenaire informatieavond op 11 januari 2024. Zij hebben daar vragen kunnen stellen en inbreng geleverd. Dit heeft het toetsingskader verder verbeterd waarna het College van B&W deze heeft vastgesteld.

Op 11 april 2024 zijn tijdens een inloopbijeenkomst de resultaten van de beoordeling van de diverse varianten toegelicht. Bewoners hebben hier de beoordeling en varianten kunnen bekijken en vragen kunnen stellen. Ook hebben zij hun voorkeur voor een bepaalde variant aan kunnen geven. Geïnteresseerden kunnen het project blijven volgen via de projectpagina op de gemeentewebsite www.duiven.nl/variantenstudie-verkeersoplossingen. Daar is alle relevante informatie geplaatst, ook na afloop van het project.

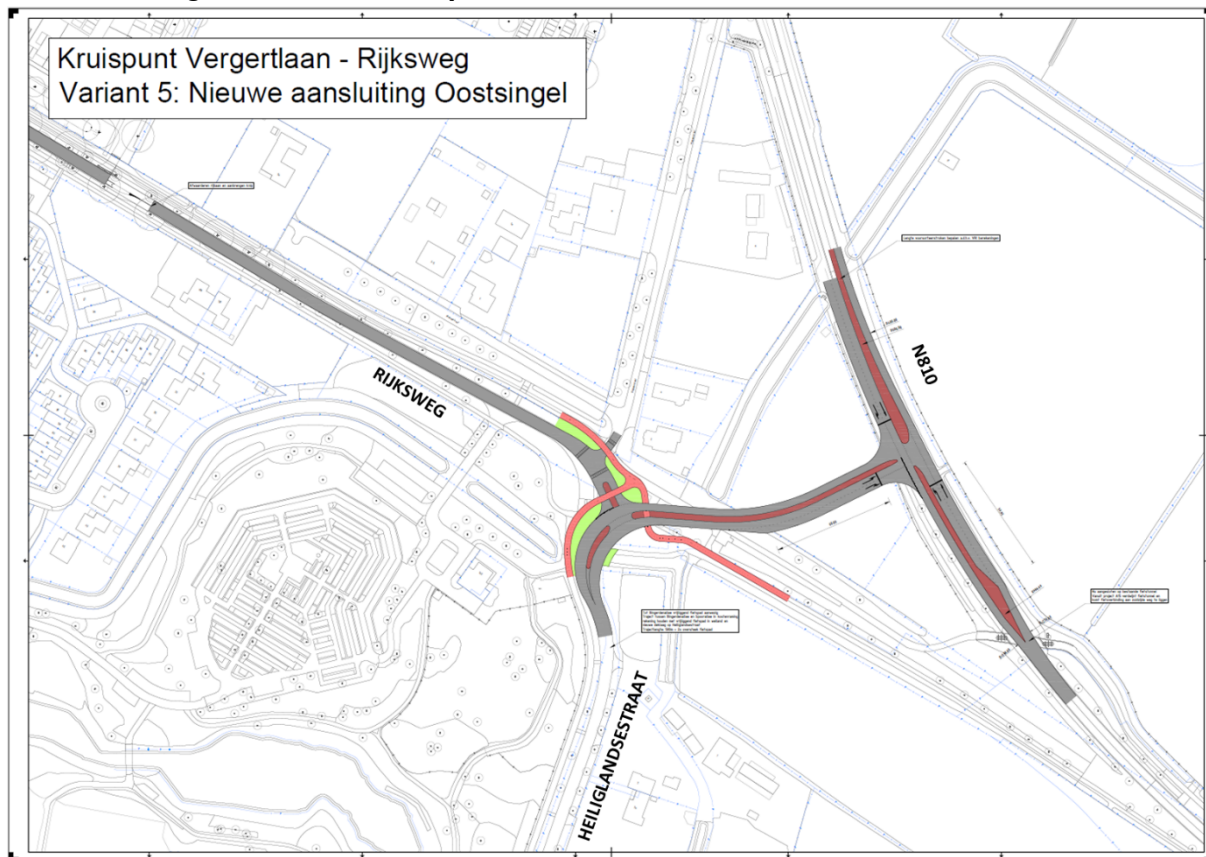
Uitvoering

Met dit voorstel stelt het College van B&W de voorkeursvarianten vast. Deze bestuurlijke voorkeur wordt per kennisgeving met de gemeenteraad gedeeld. Zo verwachten we dat de keuze voor de gemeenteraad bij de besluitvorming rondom de Mobiliteitsvisie in april 2025 makkelijker wordt. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad om te besluiten tot het daadwerkelijk vrijmaken van de benodigde investeringskredieten in de voorjaarsnota. In het raadsvoorstel voor de behandeling van de Mobiliteitsvisie Duiven 2040 volgt de verdere financiële impact van de maatregelen, als onderdeel van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2026-2029 (of verder in de tijd in geval van beslispunt 3)

Bijlagen

- Bijlage 1 – Rapportage & Bijlagen Variantenstudie Verkeersoplossingen kruispunten Rijksweg-Westsingel, Rijksweg-Vergertlaan & Schapenweide-Vergertlaan (201670055) (openbaar)
- Bijlage 2 - Collegebesluit Vaststelling Toetsingskader Variantenstudie verkeersoplossingen kruispunten Rijksweg-Westsingel, Rijksweg-Vergertlaan & Schapenweide-Vergertlaan d.d. 20-02-2024 (201651376) (openbaar)
- Bijlage 3 - Kennisgeving Vaststelling Bestuurlijke voorkeursvarianten - Variantenstudie verkeersoplossingen kruispunten Rijksweg-Westsingel, Rijksweg-Vergertlaan & Schapenweide-Vergertlaan (201681479) (openbaar)
- Bijlage 4 – Brief provincie Gelderland ontsluiting woningbouw en Broekstraat (201679377) (openbaar)

Visuele weergave variant beslispunt 1



Visuele weergave variant beslispunt 3

