College van burgemeester en wethouders

GOEDGEKEURD

Besluit

Vergadering van 8 december 2020
Team Programma's Projecten en Processen

2020_BW_00558	Definitief ontwerp Wegen & Pleinen in de Hoven - Besluitvormend

Zaaknummer: 90787
Portefeuillehouder: Annelies de Jonge
Openbaar
Ja
Embargo
Nee

Samenstelling

Aanwezig:
mevrouw Annemieke Vermeulen, Burgemeester; de heer Harry Matser, Wethouder; de heer Mathijs ten Broeke, Wethouder; mevrouw Annelies de Jonge, Wethouder ; mevrouw Laura Werger, Wethouder; mevrouw Anja de Rouw, Adjunct-secretaris; mevrouw Monique Stouten, gemeentesecretaris

Besluit

Besluitpunt 1
Het college besluit de "Samenwerkingsovereenkomst 053" (SOK) met de Provincie voor de aanleg van de rondweg aan te gaan.

Besluitpunt 2
Het college besluit het definitief ontwerp "Wegen & Pleinen" De Hoven vast te stellen.

Besluitpunt 3
Het college besluit de raad voor te stellen om voor de uitvoering van Wegen en Pleinen De Hoven een budget van € 5.500.000,= (excl. btw) beschikbaar te stellen in 2021 en dit te dekken ten laste van de beklemde middelen Rivier in de stad.

Besluitpunt 4
Het college besluit de raad voor te stellen de begroting 2021 dienovereenkomstig te wijzigen (2021-01).

Besluitpunt 5

Het college besluit de raad voor te stellen de benodigde structurele budgetten voor beheer en onderhoud mee te nemen in de Voorjaarsnota 2021.

Besluitpunt 6
Het college besluit voorlopig geheimhouding op te leggen op grond van artikel 55 lid 1 en artikel 25, lid 2 van de Gemeentewet (vanwege het belang vermeld in artikel 10, lid 2 onder b Wet Openbaarheid van Bestuur) op:

- SSK-Raming Wegen&Pleinen De Hoven Kragten
- SSK-Raming Wegen&Pleinen De Hoven Civil Management
- Tabel vergelijk budgetten Wegen&Pleinen De Hoven

en de raad voor te stellen deze geheimhouding te bekrachtigen.

Motivering

Aanleiding en context
De provincie legt de rondweg om De Hoven aan en wij nemen de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk over. Met de provincie Gelderland zijn afspraken gemaakt over de aanleg van de rondweg De Hoven. Deze afspraken zijn vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst. Met de rondweg wordt een verbinding gemaakt tussen de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk. De oplevering van de rondweg is eind 2021 gepland. Hierdoor rijdt het doorgaande verkeer niet meer door de bebouwde kom van De Hoven. De Samenwerkingsovereenkomst gaat niet alleen over de rondweg maar ook over aanleg van de parallelweg naast de rondweg en de aansluiting van de Molenweg op de Baankstraat. Door de aanleg van de rondweg krijgt de Weg naar Voorst vanaf de Sprabanenweg richting het IJsselplein (het plein met het kunstwerk "de lopende man") de inrichting van een 30km dorpsstraat. Dat geldt ook voor het Hertog van Gelreplein (nabij de Vliegendijk) en het IJsselplein. Het IJsselplein richting de Kanonsdijk tot de bebouwing krijgt de inrichting van een 50km weg. De aanleg van de Kanonsdijk start in het laatste kwartaal van 2021 en vervolgens start de aanleg van de Weg naar Voorst in januari 2022. Medio 2022 worden beide wegen opgeleverd. In 2019 is met bewoners en ondernemers een aantal bijeenkomsten gehouden. het voorlopig ontwerp is toegelicht aan bewoners en ondernemers tijdens een inloopbijeenkomst in De Hoven. Er was breed draagvlak voor de plannen. De gemaakte opmerkingen zijn meegenomen bij de uitwerking van het definitieve ontwerp. Voor de plannen is er een Standaardsystematiek voor Kostenraming (SSK)- infra raming opgesteld, daarnaast is door een ander bureau, als second opinion, een tweede SSK-infra raming opgesteld.

Beoogd effect
Minder verkeersbelasting door De Hoven vanwege de herinrichting van de weg naar Voorst, het Hertog van Gelreplein en het IJsselplein in een dorpsstraat met klinkerbestrating en het invoeren van een 30km zone. Het doorgaande verkeer van Voorst naar Brummen en vice versa via de rondweg te leiden.

Argumenten
1. De gemeente en de provincie hebben besloten samen te werken om de verkeersproblematiek in en rondom De Hoven te Zutphen aan te pakken.

De provincie gaat de rondweg aanleggen en de gemeente neemt de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk over. Er is een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) opgesteld waarin de afspraken zijn vastgelegd tussen de gemeente en de provincie rondom de aanleg van de rondweg. De afspraken met betrekking tot beheer & onderhoud en de aanleg van de parallelweg van de Oude Kanonsdijk naar de Baankstraat zijn ook in de SOK opgenomen. Deze parallelweg zorgt ervoor dat er minder verkeer door het centrum van De Hoven rijdt. De kosten voor de aanleg van de parallelweg worden meegenomen

in het budget voor Wegen en Pleinen De Hoven. De provincie en de gemeente nemen ieder de helft voor hun rekening.

2. Door aanleg van de rondweg om De Hoven wordt de Weg naar Voorst ingericht als 30km dorpsstraat en wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd.

Er is door Kragten een inrichtingsvoorstel gemaakt voor de Weg naar Voorst, het Hertog van Gelreplein en het IJsselplein die voldoet aan een 30 km zone. De nieuwe inrichting is niet uitnodigend voor (doorgaand) vrachtverkeer. Al het verkeer, ook fietsers, maakt gebruik van de smalle rijstrook. Alle kruispunten liggen op een plateau. Tussen de kruispunten zijn ook meerdere plateaus aangebracht om de snelheid te remmen. Het IJsselplein is "slanker" gedimensioneerd, waardoor er meer ruimte ontstaat voor terrasjes en rond "de Lopende Man". Het uitzichtpunt in de Tichelbeekse waard is voor voetgangers vanuit de Spoordijkstraat direct te bereiken. De verkeerslichteninstallatie (VRI) op de kruising Kanonsdijk-Weg naar Voorst blijft bestaan. De verkeersbelasting op dit punt blijft hoog. De VRI zorgt ervoor dat fietsers en voetgangers op dit punt veilig kunnen oversteken. In het ontwerpproces is begin 2019 bij bewoners en ondernemers van De Hoven een "Ophaalbijeenkomst" gehouden. De opgehaalde punten hebben een rol gespeeld bij het opstellen van het ontwerp. Eind november 2019 is het ontwerp besproken tijdens een inloopavond in De Hoven. De reacties waren in het algemeen zeer positief. met name voor de 30km inrichting was veel draagvlak. Op deze avond zijn door een aantal bewoners ook zaken aangegeven. Deze zijn meegenomen in het definitief ontwerp.

De provincie Gelderland stelde dat zij een second opinion wilde laten uitvoeren door het verkeersbureau Goudappel Coffeng. De conclusie van de second opinion is dat het ontwerp invulling geeft aan de gestelde eisen van het zoveel mogelijk weren van doorgaand verkeer op de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk. Er zijn kleine aanpassingen die kunnen worden meegenomen in de volgende fase (bestek).

Kanttekeningen
Zie raadsvoorstel.

Communicatie / vervolgtraject / uitvoering
Zie raadsvoorstel.

Rapportage / evaluatie
Zie raadsvoorstel.

Financiële consequenties
De benodigde structurele budgetten voor beheer en onderhoud worden meegenomen in de Voorjaarsnota 2021.

Risico’s
Zie raadsvoorstel.

Personele consequenties
Zie raadsvoorstel.

Programmadoelen
Programma 5. Aantrekkelijke stad, met een sterke economie

Bijlagen

1. 20201203 Raadsvoorstel wegen en pleinen de Hoven versie 8-12-2020.pdf
2. Samenwerkingsovereenkomst 053 Rondweg De Hoven gemeente Zutphen definitieve versie (180920).pdf
3. Bijlage 1 Tekeningoverzicht werken N345 Rondweg De Hoven.pdf

4. Bijlage 2a Verkeersanalyse bestaande traverse N345 Weg naar Voorst 23 augustus 2018.pdf
5. Bijlage 2b Notitie Traverse De Hoven second opinion op het ontwerp d.d. 21 augustus 2020.pdf
6. Bijlage 3 Tekening overdracht gedeelte van oudeN345.pdf
7. Definitief ontwerp WegenPleinen De Hoven blad -1-.PDF
8. Definitief ontwerp WegenPleinen De Hoven blad -2-.PDF
9. Definitief ontwerp WegenPleinen De Hoven blad -3-.PDF
10. Begrotingswijziging 2021-01 Definitief ontwerp wegen en pleinen De Hoven.pdf
11. 20201119 Raadsvoorstel wegen en pleinen de Hoven geheimhouding ramingen.pdf

ONTWERP
RAADSVOORSTEL

Griffienummer:

Onderwerp	Definitief Ontwerp wegen en pleinen De Hoven	
Programma	5. Aantrekkelijke stad, met een sterk	keuzelijst

Forum	oordeelsvormend	
Portefeuillehouder	Annelies de Jonge	
Inlichtingen bij	G van den Blink	
	0633748956	J. Scholten@zutphen.nl

Soort bevoegdheid	☐ kaderstellend	☐ controlerend	☒ budgetrecht	☐ overig
Beleidsvrijheid	☐ geen	☒ beperkt	☐ ruim	
Programmabegrotingswijziging	☒ ja	2021-01	☐ nee	

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor:

1. Kennis te nemen van het vastgestelde definitief ontwerp ”Wegen en Pleinen” De Hoven.
2. Voor de uitvoering van Wegen en Pleinen De Hoven een budget van € 5.500.000 (excl. btw) beschikbaar te stellen in 2021 en dit te dekken ten laste van de beklemde middelen Rivier in de Stad.
3. De begroting 2021 dienovereenkomstig te wijzigen.
4. De benodigde structurele budgetten voor beheer en onderhoud mee te nemen in de Voorjaarsnota 2021.

TOELICHTING

Inleiding/aanleiding

De provincie legt de rondweg om De Hoven aan en wij nemen de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk over. Met de provincie Gelderland zijn afspraken gemaakt over de aanleg van de rondweg de Hoven. Deze afspraken zijn vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst. Met deze rondweg wordt een verbinding gemaakt tussen de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk. De oplevering van de rondweg is eind 2021 gepland. Hierdoor rijdt het doorgaande verkeer niet meer door de bebouwde kom van De Hoven. De Samenwerkingsovereenkomst gaat niet alleen over de rondweg maar ook over aanleg van de parallelweg naast de rondweg en de aansluiting van de Molenweg op de Baankstraat.
Door de aanleg van de rondweg krijgt de Weg naar Voorst vanaf de Sprabanenweg richting het IJsselplein (het plein met het kunstwerk de "lopende man") de inrichting van een 30 km dorpsstraat. Dat geldt ook voor het Hertog van Gelreplein (nabij de Vliegendijk) en het IJsselplein. Het IJsselplein richting de Kanonsdijk tot de bebouwing krijgt de inrichting van een 50 km weg. De aanleg van de Kanonsdijk start in het laatste kwartaal van 2021 en vervolgens start de aanleg van de Weg naar Voorst in januari 2022. Medio 2022 worden de beide wegen opgeleverd.
Voor de plannen is er een Standaardsystematiek voor Kosten (SSK)-raming opgesteld, daarnaast is door een ander bureau, als second opinion, een tweede SSK-raming opgesteld.

Beoogd effect

Minder verkeersbelasting door De Hoven vanwege de herinrichting van de weg naar Voorst, het Hertog van Gelreplein en het IJsselplein in een dorpsstraat met klinkerbestrating en het invoeren van een 30km zone. Het doorgaande verkeer van Voorst naar Brummen en vice versa via de rondweg te leiden.

Argumenten

1. *Door de inrichting van de Weg naar Voorst als 30km dorpsstraat wordt het doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd*

Er is door Kragten een inrichtingsvoorstel gemaakt voor de Weg naar Voorst, het Hertog van Gelreplein en het IJsselplein, die voldoet aan een 30 km zone. De nieuwe inrichting is niet uitnodigend voor doorgaand (vracht)verkeer. Al het verkeer, ook fietsers, maakt gebruik van de smalle rijstrook. Alle kruispunten liggen op een plateau. Tussen de kruispunten zijn ook meerdere plateaus aangebracht om de snelheid te remmen. Het IJsselplein is "slanker" gedimensioneerd, waardoor er meer ruimte ontstaat voor terrasjes en rond "de Lopende Man". Het uitzichtpunt in de Tichelbeekse waard is voor voetgangers vanuit de Spoordijkstraat direct te bereiken. De verkeerslichteninstallatie (VRI) op de kruising Kanonsdijk-Weg naar Voorst blijft bestaan. De verkeersbelasting op dit punt blijft hoog. De VRI zorgt er voor dat fietsers en voetgangers op dit punt veilig kunnen oversteken.
In het ontwerpproces is begin 2019 bij bewoners en ondernemers van De Hoven een "Ophaalbijeenkomst" gehouden. De opgehaalde punten hebben een rol gespeeld bij het opstellen van het ontwerp.
Eind november 2019 is het ontwerp besproken tijdens een inloopavond in De Hoven. De reacties waren in het algemeen zeer positief. Met name voor de 30 km inrichting was veel draagvlak.
Op deze avond zijn door een aantal bewoners ook zaken aangegeven. Deze zijn meegenomen bij het definitief ontwerp.
De provincie Gelderland stelde dat zij een second opinion wilde laten uitvoeren door het verkeersbureau Goudappel Coffeng. De conclusie van de second opinion is dat het ontwerp invulling geeft aan de gestelde eisen van het zoveel mogelijk weren van doorgaand verkeer op de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk. Er zijn een aantal kleine aanpassingen die kunnen worden meegenomen in de volgende fase (bestek).

2 en 3. Om het project Wegen en Pleinen De Hoven uit te kunnen voeren is het budget wat in beklemde middelen beschikbaar is nodig.
Voor de uitvoering van het project wegen en pleinen is een budget van € 5.500.000,= nodig. Dat bedrag kan beschikbaar worden gesteld uit de beklemde middelen Rivier in de Stad en worden ingezet. De begroting dient hiervoor te worden gewijzigd middels bijgevoegde begrotingswijziging 2021-01.

4 Door het opnemen van de structurele budgetten voor beheer en onderhoud in de begroting 2023 is inzichtelijk wat de beheerskosten zullen zijn.
In 2019 is door de raad gevraagd bij de aanvraag van het krediet Deventerweg om naast de investering ook de budgetten voor beheer en onderhoud in het voorstel mee te nemen. Met het opnemen van de structurele budgetten in de begroting 2023 wordt hier aan voldaan.

Kanttekeningen

-

Risico's

Er is een risico sessie geweest en er zijn vooralsnog geen risico's gedefinieerd.

Communicatie/Vervolgtraject/Uitvoering

De plannen zijn uitgebreid gecommuniceerd via de nieuwsbrief RidS en de site van de gemeente.
Met de provincie is afgesproken dat er de komende tijd afgestemd wordt over de publicaties over de rondweg en de herinrichting van de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk.
Bij de plannen van de herinrichting van de Weg naar Voorst heeft Kragten de herinrichting van de Sprabanenweg meegenomen. De uitvoering hiervan wordt meegenomen bij uitvoering van de herinrichting van de weg naar Voorst. De investering van deze weg is onderdeel van de nog te openen grondexploitatie Noordrand De Hoven. Daarom wordt deze investering meegenomen in het raadsvoorstel over deze grondexploitatie.
In het tweede kwartaal van 2021 start het opstellen van de bestekken en zal op basis daarvan het aanbestedingsproces in het derde kwartaal van 2021 starten.
In het vierde kwartaal starten de werkzaamheden aan de Kanonsdijk. Met de provincie is afgesproken dat deze werkzaamheden tegelijkertijd met de aanleg van de turbo rotonde van de rondweg bij de Kanonsdijk lopen (werk met werk maken).
Begin januari 2022 start de herinrichting van de Weg naar Voorst, het Hertog van Gelreplein en het IJsselplein. Deze herinrichting wordt in een aantal fasen uitgevoerd om de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers te garanderen.
Medio 2022 wordt het geheel opgeleverd.

Rapportage/evaluatie

In de voortgangsrapportage RidS wordt dit project meegenomen.

Financiën

Voorbereidingkrediet middels de begrotingswijziging 2018-17	€ 500.000,=
Uitgegeven tot en met september 2020	€ 336.000,=
Resteert van voorbereidingskrediet	€ 164.000,=
Nu aangevraagd	€ 5.500.000,=
Beschikbaar voor uitvoering Wegen&Pleinen de Hoven	**€ 5.664.000,=**

De dekking van de 5.500.000 excl. btw vindt plaats via de beklemde middelen Rivier in de Stad.

Bureau Kragten heeft een Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK)- infra raming opgesteld voor de plannen Wegen & Pleinen De Hoven. Het college heeft om een extra check (second opinion) gevraagd op de begroting. Die is uitgevoerd door Civil Management. Beide ramingen liggen niet ver uit elkaar. De conclusie is dat de raming van Kragten een reële raming is.
Uit het beschikbare budget van € 5.500.000,= worden ook bekostigd:

- De helft van de kosten van de aanleg van de parallelweg zoals vastgelegd in de SOK met de Provincie.
- De verbinding tussen de Baankstraat en de Molenweg.

Alle ramingen zijn prijspeil 2020.
De conclusie is dat het werk binnen het beschikbare budget kan worden uitgevoerd, ook als rekening wordt gehouden met uitvoering in 2021-2022. Voor de begroting wordt uitgegaan van de SSK-raming Infra van bureau Kragten.

Bijlagen

- Definitief ontwerp Wegen&Pleinen De Hoven blad -1-;
- Definitief ontwerp Wegen&Pleinen De Hoven blad -2-;
- Definitief ontwerp Wegen&Pleinen De Hoven blad -3-;
- Bijlage 1 Tekening overzicht werken N345 Rondweg De Hoven;
- Bijlage 2a Verkeersanalyse bestaande traverse N345 Weg naar Voorst 23 augustus 2018;
- Bijlage 2b Notitie “Traverse De Hoven”, second opinion op ontwerp d.d. 21 augustus 2020;
- Bijlage 3 Tekening overdracht gedeelte van ‘oude’ N345.

Stukken die ter inzage liggen

Niet van toepassing

ONTWERP

BESLUIT

Griffienummer:

De raad van de gemeente Zutphen,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van met nummer ;

gelet op

b e s l u i t :

1. Kennis te nemen van het vastgestelde definitief ontwerp ”Wegen en Pleinen” de Hoven.
2. Voor de uitvoering van het project Wegen en Pleinen de Hoven een budget van € 5.500.000 (excl. btw) beschikbaar te stellen in 2021 en dit te dekken ten laste van de beklemde middelen Rivier in de Stad.
3. De begroting 2021 dienovereenkomstig te wijzigen.
4. De benodigde structurele budgetten voor beheer en onderhoud mee te nemen in de Voorjaarsnota 2021.

Aldus besloten in de openbare vergadering van
de raad van de gemeente Zutphen,
gehouden op:

De voorzitter, de griffier,

provincie
GELDERLAND

Definitieve versie, 18 september 2020

Samenwerkingsovereenkomst 053

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST 053 REGELENDE DE FINANCIERING, AANLEG, EIGENDOM EN HET BEHEER EN ONDERHOUD VAN DE PROVINCIALE RONDWEG DE HOVEN (N345) MET DE GEMEENTE ZUTPHEN

Overeenkomst	: 053
Weg	: N345
Project	: 60707025

provincie
GELDERLAND

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST 053 REGELENDE DE FINANCIERING, AANLEG, EIGENDOM EN HET BEHEER EN ONDERHOUD VAN DE PROVINCIALE RONDWEG DE HOVEN (N345) MET DE GEMEENTE ZUTPHEN

Overeenkomst : 053
Weg : N345
Locatie : Aanleg van een rondweg De Hoven in de gemeente Brummen en Zutphen
Project : 60707025

DE ONDERGETEKENDEN:

de provincie Gelderland, volgens volmacht van de Commissaris van de Koning in de provincie Gelderland vertegenwoordigd door de heer ing. J.H.A. Arts, handelende ter uitvoering van het in mandaat genomen besluit van Gedeputeerde Staten d.d. … oktober 2020, zaaknummer 2011-017681, hierna genoemd “de provincie”

EN

de gemeente Zutphen, te dezen krachtens artikel 171 Gemeentewet vertegenwoordigd door mevrouw drs. A. Vermeulen, burgemeester van de gemeente, handelende ter uitvoering van het Collegebesluit d.d. …….., nummer …… hierna genoemd “de gemeente”,

gezamenlijk genoemd ‘partijen’.

IN AANMERKING NEMENDE DAT:

- Partijen met oog op de gemeenschappelijke belangen hebben besloten om samen te werken om de verkeersproblematiek in en rondom De Hoven te Zutphen aan te pakken door de aanleg van een rondweg om De Hoven;
- Het doel van de rondweg het bijdragen aan de regionale bereikbaarheid is en het verbeteren van de leefbaarheid in De Hoven;
- Het onderliggende wegennet gelegen in de gemeente door de nieuwe rondweg wordt ontlast;
- De provincie voor het realiseren van de aanleg van de rondweg een Inpassingsplan ‘Rondweg De Hoven’ heeft vastgesteld;
- Tegen het Inpassingsplan ‘Rondweg De Hoven’ beroep is ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Naar aanleiding hiervan is duidelijk geworden dat er gezorgd moet worden voor een betere aansluiting van de wijk De Teuge om de bereikbaarheid van deze wijk en de agrarische percelen te verbeteren;
- De provincie hiervoor een Inpassingsplan ‘Aansluiting De Teuge’ heeft vastgesteld;
- Beide Inpassingsplannen inmiddels onherroepelijk zijn geworden;
- De provincie zorgt voor de aanleg van de rondweg De Hoven met toebehoren;
- De gemeente een programma ‘Rivier in de Stad’ uitvoert, met als één van de projecten het herinrichten van de Kanonsdijk en de Weg naar Voorst;
- Het gebiedsplan voor ‘Rivier in de Stad’ uitgaat van het verlies van een belangrijk deel van het verkeer op de Weg naar Voorst;
- Het wenselijk is nadere afspraken te maken over de samenwerking tijdens de aanleg van de provinciale rondweg De Hoven;
- Partijen de gemaakte afspraken in deze overeenkomst wensen neer te leggen.

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

Artikel 1 Doel van deze overeenkomst

De provincie en de gemeente beogen bij deze overeenkomst te regelen de financiering, de aanleg, de eigendom en het beheer en onderhoud van de in artikel 2 beschreven werken. Daarnaast wensen partijen afspraken te maken over de monitoring van de effectiviteit van de nieuwe verkeerssituatie.

Artikel 2 De werken

1. De werken bestaan uit:
   A. Het aanleggen van een provinciale rondweg om De Hoven te Zutphen (de rondweg start bij de nieuwe rotonde in aansluiting op de weg naar Voorst bij kilometrering 15.7 en eindigt bij de turborotonde op de Kanonsdijk bij kilometrering 19.2.) inclusief:
      - het aanleggen van twee rotondes;
      - het realiseren van twee kunstwerken (fietstunnels) ter plaatse van de Baankstraat en de toekomstige turbo-rotonde;
      - het realiseren van een aansluiting De Teuge op de N345 ten behoeve van de onder B aan te leggen ontsluitingsweg;
      - het realiseren van een spooronderdoorgang;
      - het aanleggen van een A-watergang, en
      - het realiseren van komgrensvoorzieningen De Hoven;
   B. Het aanleggen van een ontsluitingsweg ten behoeve van de ontsluiting van het zuidelijk deel van De Hoven.

2. De te verrichten werkzaamheden ter realisering van de werken bestaan in hoofdzaak uit:
   - De planvoorbereiding bestaande uit: het maken van een ontwerp, de grondverwerving en eventuele onteigening, het tijdig verkrijgen van de benodigde vergunningen en ontheffingen;
   - De voorbereidingsfase voor de uitvoering waaronder het (doen) maken van een aanbestedingsdossier, de aanbesteding en de gunning;
   - De realisatiefase bestaande uit het houden van toezicht op de uitvoering en de administratieve afdoening daarvan.

3. De werken zijn aangegeven op de bij deze overeenkomst behorende tekening (bijlage 1), hierna genoemd “de werken”.

Artikel 3 Tijdsplanning

1. De provincie neemt de inspanningsverplichting op zich om de werken opengesteld te hebben voor 31 december 2022. Dit is mede afhankelijk van het verkrijgen van de benodigde gronden voor de realisatie van de werken.

2. De provincie gaat eerst tot aanbesteding van de werken over nadat de benodigde vergunningen onherroepelijk zijn geworden en de benodigde gronden zijn verworven.

Artikel 4 Samenwerkingsstructuur

1. Bestuurlijk overleg
   Er vindt tenminste jaarlijks bestuurlijk overleg plaats tussen bestuurlijke vertegenwoordigers van de provincie, de gemeente en de gemeente Brummen, onder voorzitterschap van de provincie. Het overleg wordt bijgestaan door de projectmanager van de provincie en een ambtelijk vertegenwoordiger van de gemeenten en indien gewenst ambtelijke vertegenwoordigers uit de projectgroep. Het bestuurlijk overleg vindt bij nader te bepalen frequentie plaats en als zaken niet op ambtelijk niveau kunnen worden opgelost en bestuurlijke inzet nodig is.

2. Ambtelijke projectgroep
   Voor een adequate aansturing, begeleiding en bewaking van inhoud en voortgang van de werken is een projectgroep gevormd die is samengesteld uit ambtelijke vertegenwoordigers van de provincie, de gemeente en de gemeente Brummen. Tot de projectgroep behoren in elk geval de

projectmanager van de provincie en een ambtelijk vertegenwoordiger van de gemeenten. De provincie is voorzitter van de projectgroep. De projectgroep overlegt zo vaak als de leden dat nodig vinden.

Artikel 5 Communicatie

De communicatie over de werken, met uitzondering van de communicatie omtrent de aanleg van de spooronderdoorgang, gebeurt gezamenlijk door partijen op initiatief van de provincie. Hiertoe wordt een communicatiegroep samengesteld bestaande uit communicatiemedewerkers van provincie, gemeente en gemeente Brummen.

Artikel 6 Kostenverdeling van de werken

1. De kosten van de realisatie van de in artikel 2 aangegeven werken zijn voor rekening van de provincie met uitzondering van het realiseren van een aansluiting De Teuge op de N345.

2. De uitvoeringskosten voor het realiseren van een aansluiting De Teuge op de N345 worden geraamd op € 344.000,- (excl. BTW) en komen voor rekening van de provincie en de gemeente gezamenlijk. De gemeente draagt bij in deze kosten met een vaste bijdrage (afkoopsom) van € 241.000,-.

3. De gemeente brengt haar ambtelijke uren en eventuele overige kosten voor de door de provincie te realiseren werken en bijbehorende vergunningverleningen niet bij de provincie in rekening.

4. De interne kosten, waaronder mede begrepen legeskosten van partijen, betalen partijen zelf en deze worden toegerekend aan de eigen projectkosten.

5. Partijen zijn gehouden elkaar medewerking te verlenen om het optimale fiscale resultaat te bereiken, met in achtneming van de fiscale regelgeving en zo nodig in overleg met de voor partijen bevoegde belastingeenheid.

Artikel 7 Kostenverdeling van de herinrichting Weg naar Voorst en Kanonsdijk

De kosten voor de herinrichting van de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk behoren niet tot de werken. Deze zijn voor rekening van de gemeente. De gemeente heeft van de provincie een subsidie ontvangen voor de uitvoering van het programma Rivier in de stad. Een onderdeel hiervan is de herinrichting van de Kanonsdijk en de Weg naar Voorst.

Artikel 8 Procedures algemeen, vergunningen en ontheffingen

1. De provincie start in samenwerking en nauw overleg met de gemeente zo spoedig mogelijk met de voorbereiding en het doorlopen van procedures die nodig zijn ter realisering van de werken, met dien verstande dat de definitieve besluitvorming hierover afhankelijk is van de uitkomst van die, voor belanghebbenden met waarborgen omklede, procedures.

2. Partijen dragen voorts zorg voor de tijdige verlening van de benodigde vergunningen en ontheffingen die nodig zijn voor planstudie en realisatie, voor zover zij daartoe bevoegd zijn en verlenen ook overigens de benodigde medewerking. De partijen behouden bij de nakoming van dat wat in dit artikel is bepaald echter volledig hun publiekrechtelijke verantwoordelijkheid bij het publiekrechtelijke besluitvormingsproces over de planologische maatregelen. Dit houdt in, dat er bij één van de partijen geen sprake is van toerekenbare tekortkoming, als het handelen naar deze verantwoordelijkheid eist, dat één van de partijen publiekrechtelijke rechtshandelingen verricht, die niet in het voordeel zijn van de aard of de strekking van deze overeenkomst of van de voortgang van het project.

Artikel 9 Voorbereiding en uitvoering van de werken

1. De voorbereiding en uitvoering van de werken gebeurt in nauwe samenwerking en overleg tussen

partijen.

2. De provincie draagt als opdrachtgever van de werken de zorg voor de opbouw van het aanbestedingsdossier, het houden van de aanbesteding, de gunning en de uitvoeringsbegeleiding van de werken.

3. Partijen treden in overleg over de te treffen tijdelijke verkeersmaatregelen bij de realisatie van de in deze overeenkomst bedoelde werken.

4. De provincie draagt zorg voor de planologische inpassing van de aansluiting De Teuge door middel van een inpassingsplan. Dit inpassingsplan is inmiddels onherroepelijk geworden.

5. De gemeente zorgt in samenwerking met de gemeente Brummen tijdig voor de benodigde (verkeers)besluit(en) voor de verlegging van de komgrens.

6. De herinrichting van de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk door de gemeente maakt geen deel uit van de werken bedoeld in deze overeenkomst.

7. De provincie draagt zorgt voor de verlegging van kabels en leidingen, nodig in verband met de uitvoering van de werken.

8. De provincie zorgt voor het aanpassen of aanbrengen van bewegwijzering en andere gebruikelijke tot de weguitrusting behorende voorzieningen.

Artikel 10 Gebruik van gronden tijdens uitvoering van de werken

Partijen geven hierbij aan elkaar toestemming de bij één van de partijen in eigendom zijnde gronden en werken kosteloos te gebruiken voor de aanleg en uitvoering van de in artikel 2 bedoelde werken. Over het gebruik treden partijen vooraf in overleg.

Artikel 11 Opneming en goedkeuring

1. Na afronding van de werkzaamheden verrichten partijen gezamenlijk de vooropname van het deel van de werken dat op (toekomstig) grondgebied van de gemeente is uitgevoerd. Deze vooropname gebeurt maximaal twee weken voor de opneming door de provincie met de aannemer, zoals beschreven is in par. 9 van de UAV 2012.

2. De provincie legt de bevindingen binnen 2 dagen schriftelijk vast en neemt deze mee bij de oplevering van de werken door de aannemer (par. 10 UAV 2012).

Artikel 12 Afloop van de onderhoudstermijn

1. Na afloop van de in het bestek met de aannemer genoemde onderhoudstermijn verrichten partijen gezamenlijk de vooropname van de werkzaamheden aan de gemeentelijke wegen voorzover zij eigenaar zijn en het beheer en onderhoud gaan verrichten en de ontsluitingsweg (zie tekening in bijlage 1). Deze vooropname gebeurt maximaal twee weken voor de opneming door de provincie met de aannemer, in aanwezigheid van de gemeente. De provincie legt de gezamenlijke bevindingen vast in de “Verklaring van Opneming einde onderhoudstermijn”.

2. De provincie draagt zorg voor herstel van de tijdens de door partijen uitgevoerde vooropname geconstateerde gebreken als bedoeld in par. 11 UAV 2012.

3. De overdracht van de werkonderdelen waarop dit artikel is toegepast is voltooid als de in lid 2 geconstateerde gebreken naar tevredenheid van partijen zijn hersteld en de voor het beheer en onderhoud benodigde bescheiden, waaronder het bestek, zijn overgedragen. De benodigde bescheiden worden in onderling overleg bepaald.

4. De provincie zorgt voor revisiemetingen en revisietekeningen. Na goedkeuring door de gemeente stelt de provincie deze metingen en tekeningen digitaal en analoog ter beschikking van de gemeente.

Artikel 13 Eigendom, beheer en onderhoud na oplevering van de werken

1. Het eigendom, beheer en onderhoud van de werken, vermeld in artikel 2 lid 1 onder A, berust direct na oplevering bij de provincie voor wat betreft de provinciale rondweg en bij de gemeente en de gemeente Brummen voor wat betreft de gemeentelijke wegen (zie tekening in bijlage 1).

2. Het eigendom van de twee kunstwerken (fietstunnels) vermeld in artikel 2 lid 1 onder A berust bij de provincie. Het beheer en onderhoud hiervan berust direct na oplevering bij de gemeente Brummen.

3. Het eigendom, beheer en onderhoud van de aansluiting De Teuge inclusief de ontsluitingsweg, vermeld in artikel 2 lid 1 onder B, wordt na oplevering onverwijld overgedragen aan de gemeente door middel van een notariële akte van levering.

4. De exacte beheer en onderhoudsgrenzen worden zo spoedig mogelijk door partijen na het beschikbaar komen van de revisietekeningen vastgesteld en op tekening vastgelegd, die op dat moment door middel van een addendum aan deze overeenkomst als bijlage zal worden toegevoegd.

5. De gemeente heeft een voorkeur om enkel en alleen binnen de eigen gemeentegrens het beheer en onderhoud van wegdelen te laten geschieden. De gemeente is daarom van plan om met de gemeente Brummen in overleg te treden om een gemeentegrenscorrectie door te voeren.

Artikel 14 Verkeersluw maken van de kom van Zutphen

1. De voorbereiding van de herinrichting van de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk gebeurt in nauwe samenwerking en overleg tussen partijen.

2. De herinrichting van het gemeentelijke deel van de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk gebeurt direct na gereed komen van de rondweg. De Weg naar Voorst en de Kanonsdijk worden ingericht met inachtneming van de uitgangspunten voor geluidsreductie die in het Inpassingsplan ‘Rondweg De Hoven’ zijn benoemd.

3. De gemeente spant zicht in om de herinrichting van de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk gerealiseerd te hebben binnen 24 maanden na de openstelling van de rondweg, uitgaande van een start van de werkzaamheden van deze herinrichting in het voorjaar. Behoudens onvoorziene omstandigheden, zoals een aan de provincie toe te rekenen omstandigheid, vertraging door en vanwege nutsbedrijven, saneringswerkzaamheden en mogelijke explosieven en/of archeologische vondsten.

4. Na voltooiing van de herinrichting van de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk monitoren partijen de effectiviteit van de nieuwe verkeerssituatie. Voor de aanpak hiervan hebben partijen afspraken gemaakt die zijn weergegeven in bijlage 2.

Artikel 15 Eigendomsoverdracht na realisatie van de werken

1. Nadat de werken voor het verkeer zijn opengesteld stellen partijen aan de hand van de definitieve beheersgrenzen vast welke percelen tussen partijen in eigendom moeten worden overgedragen. De eigendomsoverdracht van de percelen gebeurt om niet, behoudens het gestelde in lid 4.

2. De gemeente stemt in met de overdracht van het beheer, onderhoud en eigendom van de provincie aan de gemeente van de ‘oude’ provinciale weg N345 tussen de nieuwe rotonde in aansluiting op de weg naar Voorst bij km 15.7 tot de turborotonde op de Kanonsdijk bij km 19.2, een en ander zoals nader is aangegeven op de tekening in bijlage 3. Overdracht vindt plaats

inclusief wegelementen en voorzieningen ter afwatering.

3. De overdracht van de ‘oude’ N345 zal plaats vinden onder de volgende voorwaarden:
   a. De overdracht geschiedt om niet;
   b. De feitelijke overdracht zal plaatsvinden op het moment dat de werken zijn opengesteld voor het verkeer;
   c. De gemeente accepteert de weg in de staat van onderhoud waarin deze op het in sub b van dit lid genoemde overdrachtsmoment bevindt.

4. De kosten van de transportakte, registratie en juridische levering komen voor rekening van de provincie.

Artikel 16 Planschade, omrijschade en nadeelcompensatie

1. De provincie neemt de kosten voor planschade, omrijschade en nadeelcompensatie voor de werken als bedoeld in artikel 2 lid 1 voor haar rekening voor zover die niet hun oorsprong hebben in gemeentelijke activiteiten en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd.

2. De provincie behandelt verzoeken om vergoeding van schaden en kosten, inclusief planschade ex afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening volgens de procedure van de provinciale planschadeverordening, door Provinciale Staten vastgesteld op 16 februari 2011 en inwerking getreden op 23 februari 2011.

Artikel 17 Betaling

1. De gemeente betaalt de afkoopsom zoals genoemd in artikel 6 lid 2 in één termijn. Deze termijn vervalt direct na gunning van de werken.

2. Betaling geschiedt binnen dertig dagen nadat een door de provincie in te dienen declaratie in goede orde bij de gemeente is ingediend.

3. Bij niet-tijdige betaling als bedoeld in lid 2 is met ingang van de dag volgend op die waarop de betaling uiterlijk had dienen te geschieden, de wettelijke interest verschuldigd, zonder dat deswege een ingebrekestelling noodzakelijk is.

Artikel 18 Aansprakelijkheid

1. Partijen doen hierbij afstand van alle aanspraken die zij tegenover elkaar kunnen doen gelden, wegens schade door de ene partij geleden ten gevolge van de naleving van deze overeenkomst, behoudens opzet of grove schuld aan de zijde van de andere partij.

2. Partijen vrijwaren elkaar voor alle aanspraken van derden tot vergoeding van de schade, geleden ten gevolge van de naleving van deze overeenkomst, behoudens opzet of grove schuld aan de zijde van de andere partij.

Artikel 19 Wijziging omstandigheden

1. Onvoorziene omstandigheden die van dien aard zijn, dat de ongewijzigde instandhouding van de onderhavige overeenkomst naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet kan worden verlangd, kunnen voor de partij die zich op die omstandigheid beroept, aanleiding geven zich te wenden tot de rechter met het verzoek om de gevolgen van deze overeenkomst te wijzigen of te ontbinden.

2. Alvorens zich tot de rechter te wenden, nodigt de in het eerste lid bedoelde partij de andere partij uit om met haar in overleg te treden over een oplossing van de gerezen problemen. Leidt dit overleg niet binnen drie maanden tot overeenstemming dan kan de in het eerste lid bedoelde partij zich alsnog tot de rechter wenden.

Artikel 20 Looptijd

Deze overeenkomst vangt aan op het moment dat beide partijen deze hebben ondertekend en eindigt als alle in deze overeenkomst genoemde werkzaamheden zijn uitgevoerd en alle uit deze overeenkomst voortvloeiende afspraken/verplichtingen zijn nagekomen, doch uiterlijk eind 2025.

Artikel 21 Geschillen

1. Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

2. Alle geschillen die uit deze overeenkomst mochten voortvloeien, worden, eerst nadat partijen via onderling overleg en/of mediation hebben getracht het geschil op te lossen, beslecht door de bevoegde rechter van rechtbank Gelderland.

Artikel 22 Bijlagen

1. De bij deze overeenkomst behorende, door alle partijen gewaarmerkte bijlagen maken deel uit van deze overeenkomst.

2. In geval van tegenstrijdigheid tussen de bijlagen enerzijds en het gestelde in de overeenkomst anderzijds prevaleert de overeenkomst.

Bijlagen

Bijlage 1: Tekening overzicht werken N345 Rondweg De Hoven (‘Bijlage 1 bij Samenwerkingsovereenkomst 027’ nr. 60707025-sok-027 d.d. 21-2-2017);
Bijlage 2: Effectiviteit van de inrichting van de traverse t.a.v. het terugdringen van doorgaand verkeer;
Bijlage 2A: Verkeersanalyse bestaande traverse N345, Weg naar Voorst, d.d. 23 augustus 2018;
Bijlage 2B: Notitie Traverse De Hoven; second opinion op het ontwerp, d.d. 21 augustus 2020;
Bijlage 3: Tekening overdracht gedeelte van ‘oude’ N345.

Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend,

Arnhem, d.d. ……
de provincie

……
ing. J.H.A. Arts
Afdelingsmanager Uitvoeren Werken

Zutphen, d.d. ……
de gemeente

……
drs. A. Vermeulen
Burgemeester

Bijlage 1: Tekening overzicht werken

Bijlage 2: Effectiviteit van de inrichting van de traverse t.a.v. het terugdringen van doorgaand verkeer

Voor doorgaand verkeer tussen de Oude IJsselbrug en de N345 richting Apeldoorn is de route via de traverse door De Hoven qua afstand korter dan de route via de rondweg. Om te zorgen dat doorgaand verkeer desondanks toch de gewenste route via de rondweg neemt is het belangrijk dat de Weg naar Voorst qua inrichting dusdanig wordt afgewaardeerd dat deze hoofdzakelijk voor lokaal bestemmingsverkeer gebruikt wordt. Op basis van een verkeersmodelanalyse ('Verkeersanalyse bestaande traverse N345, Weg naar Voorst' d.d. 23 augustus 2018, zie bijlage 2A) is geconstateerd dat het gewenste effect alleen bereikt kan worden indien de maximumsnelheid op de Weg naar Voorst verlaagd wordt naar 30 km/u. Dit was een belangrijk vertrekpunt bij het ontwerpproces van de Weg naar Voorst.

De effectiviteit van het ontwerp is na gereedkoming getoetst door een onafhankelijk bureau. De resultaten zijn vastgelegd in de notitie 'Traverse De Hoven; second opinion op het ontwerp, d.d. 21 augustus 2020 (zie bijlage 2B). Hierin wordt geconcludeerd dat de gekozen inrichting in principe volstaat als het gaat om het verlagen van de rijsnelheid en het daarmee terugdringen van doorgaand verkeer. Wel worden er enkele aanbevelingen gedaan om de aantrekkingskracht op snel / doorgaand verkeer nog verder terug te dringen. De meeste van deze aanbevelingen zijn technisch niet uitvoerbaar en/of brengen op andere thema's nadelen met zich mee. Eén van de aanbevelingen is wel overgenomen: het realiseren van een extra snelheidsremmende voorziening nabij de westelijke komgrens van de Weg naar Voorst. Het ontwerp is hierop aangepast.

Op basis van het ontwerp en de toets daarvan concluderen de gemeente Zutphen en de provincie Gelderland dat het gekozen ontwerp van de Weg naar Voorst voldoende effectief is om de doelstelling ten aanzien van doorgaand verkeer te realiseren.

Wel achten beide partijen het wenselijk om de effectiviteit qua routekeuze in de praktijk te monitoren. De aanpak hiervoor bestaat uit de volgende stappen:

1) Met de aanwezige permanente telpunten (waar nodig aangevuld met tijdelijke telpunten) wordt onderzocht of de intensiteiten op de rondweg en de traverse, en de onderlinge verhouding daartussen, voldoende aansluit bij de prognoses;
2) Indien stap 1 bij de provincie of gemeente tot twijfel leidt of de doelstelling met betrekking tot het doorgaand verkeer gerealiseerd is, organiseert de provincie een kentekenonderzoek om de exacte verdeling van de doorgaande verkeersstromen over de beide routes te bepalen.

Na stap 2 treden provincie en gemeente in overleg over de wenselijkheid en aard van eventuele aanvullende maatregelen om het doorgaand verkeer alsnog meer via de gewenste route te laten rijden.



Bijlage 1 bij Samenwerkingsovereenkomst 027

Partij	Vertegenwoordiger	Datum	Paraaf
De provincie	Dhr. J.H.A. Arts		
De gemeente	Dhr. A.J. van Hedel	30-10-2018	[signature]

Legenda eigendom, beheer en onderhoud

- Nieuw eigendomsgebied Provincie
- Nieuw onderhoudsgebied gemeente Brummen
- Nieuw onderhoudsgebied gemeente Zutphen
- Wegontwerp N345 De Hoven
- Gemeentegrens
- Nieuw eigendom Provincie
- Nieuw eigendom gemeente Brummen
- Nieuw eigendom gemeente Zutphen
- Kadastraal perceel

Schaal 1:2500

N345 Rondweg De Hoven	
Teknr.	60707025-SOK-027
Datum	21-2-2017
Formaat	A0

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Provincie Gelderland

Verkeersanalyse bestaande traverse N345, Weg naar Voorst

Datum 23 augustus 2018
Kenmerk GDL411/Gsa/2150.03
Eerste versie

De N345 vervult een belangrijke functie voor het doorgaande verkeer in de stedendriehoek Apeldoorn, Deventer en Zutphen. De N345 doorsnijdt de dorpskern van De Hoven in de gemeente Zutphen. De rondweg ten westen van De Hoven moet zowel de doorstroming op de N345, de leefbaarheid in De Hoven als de regionale bereikbaarheid verbeteren.

De provincie Gelderland en de gemeente Zutphen streven ernaar dat minimaal 90% van het doorgaande gemotoriseerde verkeer tussen de Oude IJsselbrug en de N345 richting Empe en verder via de nieuwe rondweg rijdt, en niet via de bestaande traverse.
De provincie Gelderland heeft behoefte aan een uitspraak over de haalbaarheid van dit streven zonder én met aanvullende maatregelen op de bestaande traverse.

Deze notitie bevat een kwantitatieve verkeersanalyse met behulp van het verkeersmodel, waarbij wordt gekeken naar intern-, extern- en doorgaand verkeer, reistijden en voertuigkilometers. Daarnaast komt de kwalitatieve analyse aan bod.

1 Kwantitatieve analyse op basis van het verkeersmodel 2030 Midden

In 2014 is een verkeersmodel voor alle gemeenten in de regio Stedendriehoek opgesteld, met basisjaar 2012 en een prognosejaar 2030 Midden dat de ruimtelijke ontwikkelingen volgens de beleidsinzichten van 2013 bevat.
2030 Midden bevat de rondweg Voorst en de rondweg de Hoven.

1.1 Etmaalintensiteiten Variant

De situatie 2030 Midden van het verkeersmodel gaat uit van de gerealiseerde rondweg De Hoven, gecombineerd met 30 km/h op de Weg naar Voorst (binnen de bebouwde kom). Daarnaast is de komgrens op de Kanonsdijk naar het zuiden verlegd, ter hoogte van aansluiting De Teuge (figuur 1.1).



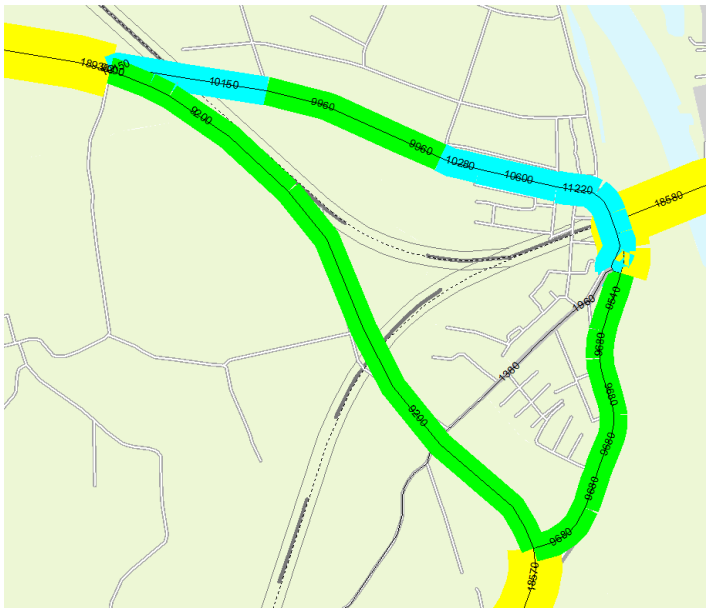
Figuur 1.1: Inpassingsontwerp N345 (bron www.gelderland.nl)

Wij hebben een nieuwe variant opgesteld met snelheden van de Weg naar Voorst conform de bestaande situatie (zie figuur 1.2).



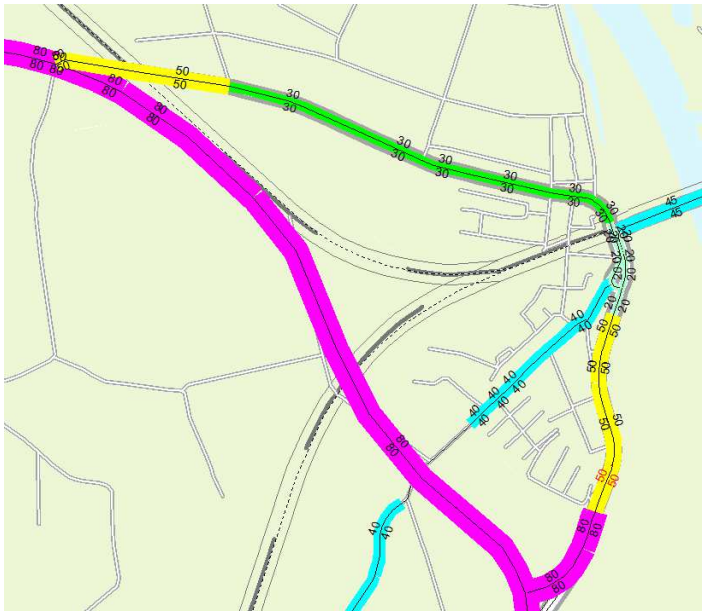
Figuur 1.2: Snelheden situatie 2030, waarbij de snelheden van de Weg naar Voorst conform de bestaande situatie zijn

De etmaalintensiteiten (mvt) van deze nieuwe situatie zijn te zien in figuur 1.3.

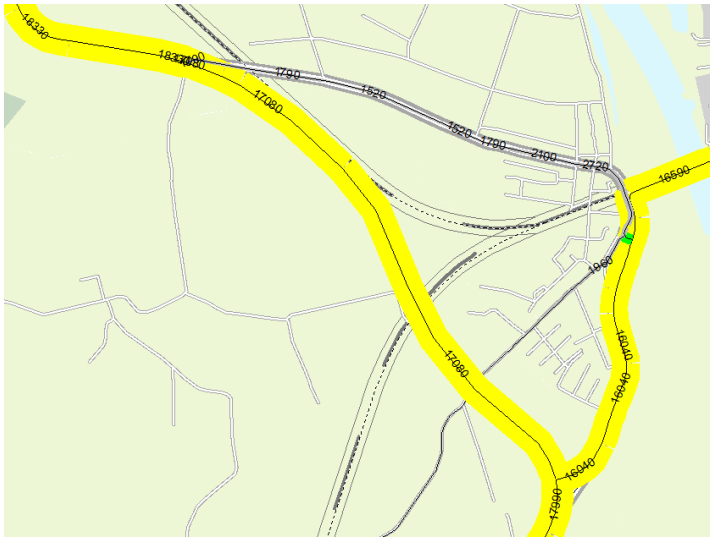


Figuur 1.3: Etmaalintensiteiten (mvt) situatie 2030, waarbij de snelheden van de Weg naar Voorst conform de bestaande situatie zijn

Naar aanleiding van de resultaten van de eerste analyse is vervolgens een tweede variant doorgerekend waarbij de Weg naar Voorst is afgewaardeerd naar de snelheden 50/30/20 km/h, zie figuur 1.4. Deze uitgangspunten zijn in samenspraak met de gemeente Zutphen tot stand gekomen.



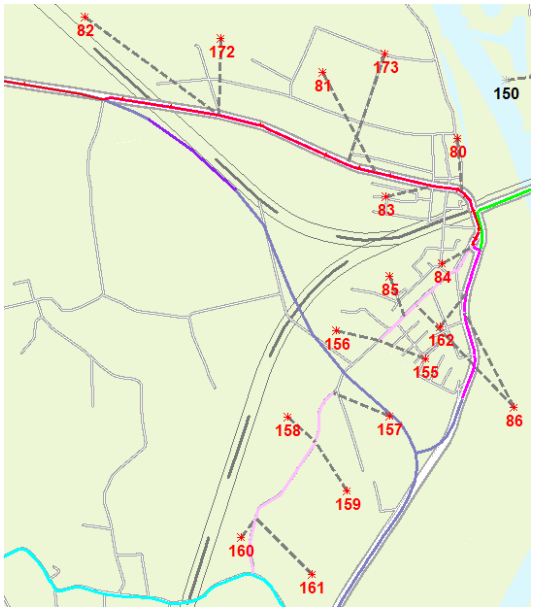
Figuur 1.4: Snelheden situatie 2030, met afgewaardeerde Weg naar Voorst
De etmaalintensiteiten (mvt) van deze nieuwe situatie zijn te zien in figuur 1.5.



Figuur 1.5: Etmaalintensiteiten (mvt) situatie 2030, met afgewaardeerde Weg naar Voorst

1.2 Intern-, extern- en doorgaand verkeer

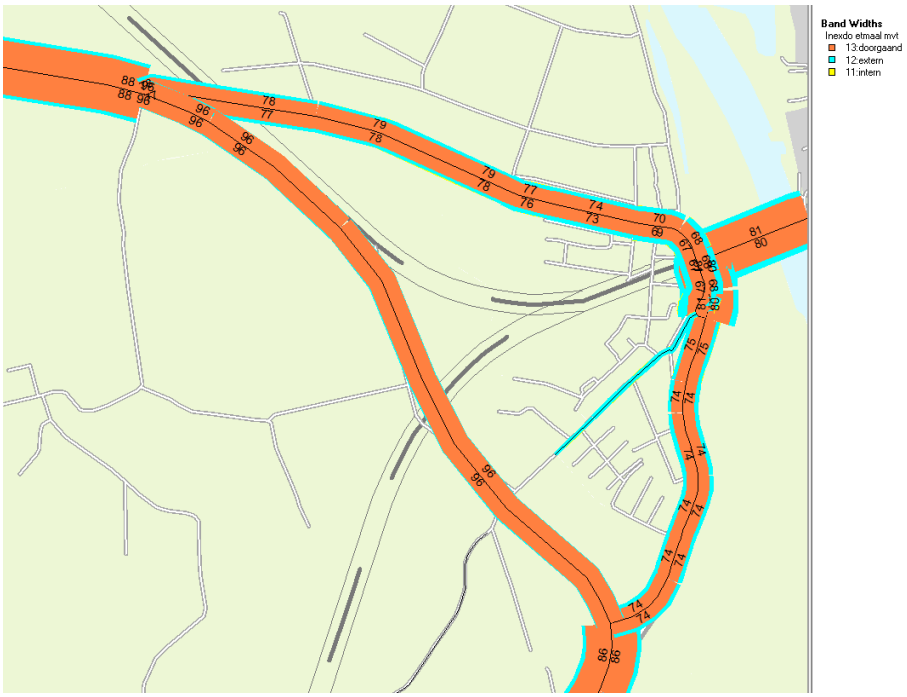
Voor de situatie 2030 M, waarbij met snelheden van de Weg naar Voorst conform de bestaande situatie is een 'inexdo' analyse verricht.
Het verkeer op de wegvakken is opgedeeld in intern-, extern- en doorgaand verkeer.
De zones die als intern gebied De Hoven beschouwd worden, zijn te zien in figuur 1.6.



Figuur 1.6: Zones van intern gebied de Hoven

Het verkeer tussen ‘de Hoven’ zones wordt gezien als intern verkeer.
Het verkeer met een herkomst of een bestemming in ‘de Hoven’ is extern verkeer.
Het verkeer met geen herkomst en geen bestemming in ‘de Hoven’ is doorgaand verkeer. Overigens zit er geen vulling in de zones 157-161.

De resultaten van deze analyse voor de etmaalperiode (mvt) is te zien in figuur 1.7.
Op de weg naar Voorst, ter hoogte van de Schoolstraat, is het doorgaande verkeer 70% van het totale verkeer.
Deze afbeelding laat het totale doorgaande verkeer zien, dus op de nieuwe rondweg De Hoven zit ook doorgaand verkeer richting Dieren en de Nieuwe IJsselbrug.



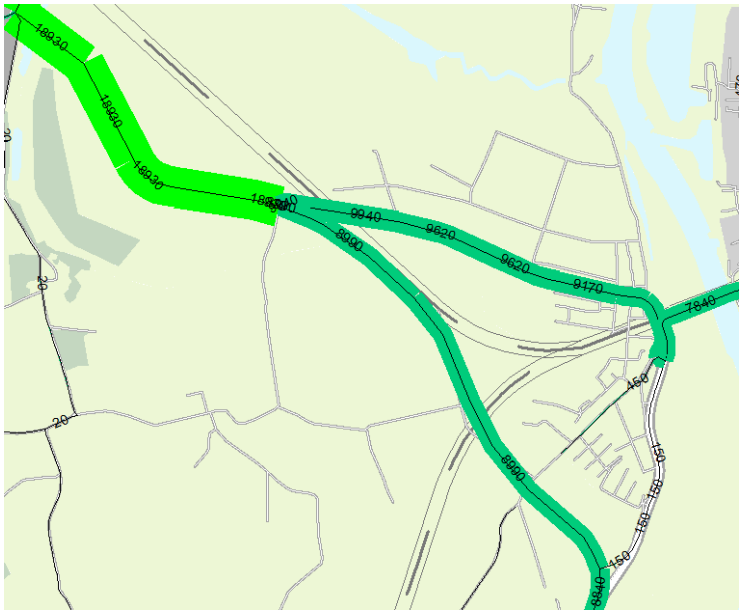
Figuur 1.7: Intern- (geel), extern- (blauw) en doorgaand verkeer (oranje) ten opzichte van de zones van intern gebied de Hoven, situatie 2030, waarbij de snelheden van de Weg naar Voorst conform de bestaande situatie zijn

1.3 Selected link wegvak Empe

Om vast te stellen hoeveel procent van het doorgaande gemotoriseerde verkeer tussen de Oude IJsselbrug en de N345 richting Empe en verder via de nieuwe rondweg rijdt, en niet via de bestaande traverse is een ‘selected link’-analyse uitgevoerd.

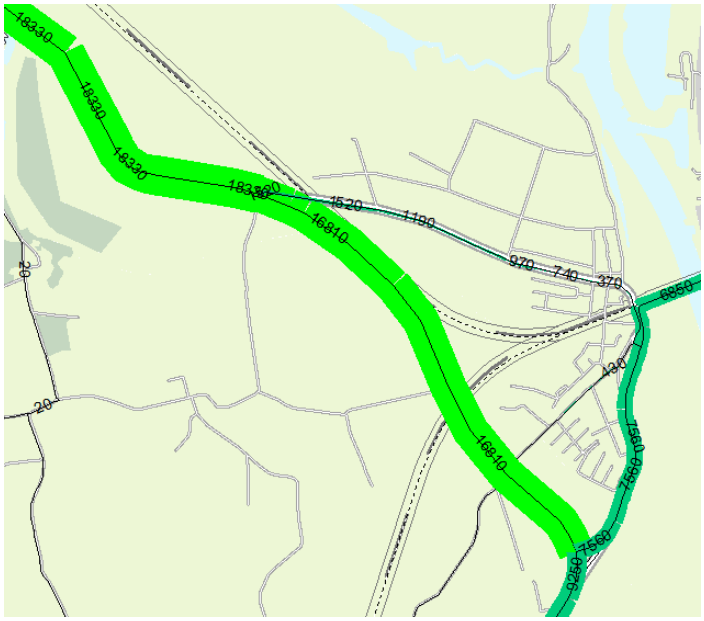
Situatie 2030M met bestaande snelheden op de Weg naar Voorst

De ‘selected link’-analyse is uitgevoerd op een wegvak bij Empe (figuur 1.8). Van de bijna 19.000 motorvoertuigen bij Empe rijdt bijna 7.900 via de Oude IJsselbrug naar Zutphen. Dit verkeer neemt 100% de Weg naar Voorst.
De 150 mvt die op de Kanonsdijk te zien zijn, is verkeer van/naar zone 162. Dit is in feite een kleine omissie in het verkeersmodel; vanuit dit gebied kun je niet rechtstreeks de Kanonsdijk oprijden. Het laat echter wel zien waar het omslagpunt ligt voor het verkeer dat vanuit Empe naar de Oude IJsselbrug via de nieuwe rondweg gaat.



Figuur 1.8: Selected link van wegvak bij Empe (mvt, etmaal), situatie 2030, waarbij de snelheden van de Weg naar Voorst conform de bestaande situatie zijn

Situatie 2030M met afgewaardeerde snelheden op de Weg naar Voorst
De ‘selected link’-analyse is uitgevoerd op een wegvak bij Empe (figuur 1.9). Van de ruim 18.000 motorvoertuigen bij Empe rijdt bijna 6.900 via de Oude IJsselbrug naar Zutphen. Dit verkeer neemt 98% de nieuwe rondweg De Hoven.
Een afbeelding waarop te zien is waar het verkeer van/naar Empe heen gaat in Zutphen en directe omgeving is als bijlage bijgevoegd.



Figuur 1.9: Selected link van wegvak bij Empe (mvt, etmaal), situatie 2030, met afgewaardeerde Weg naar Voorst

1.4 Reistijden

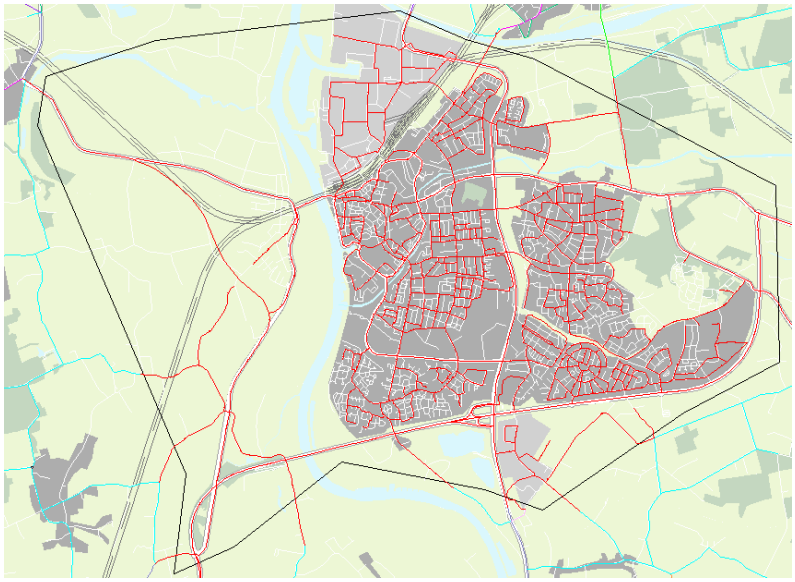
Uit het statische verkeersmodel komen de volgende gecongesteerde reistijden, tussen Empe en de binnenstad van Zutphen (kruispunt Oude IJsselbrug - IJsselkade). Dit is een gecongesteerde reistijd, waarbij rekening wordt gehouden met wegvakcapaciteiten en kruispuntvertragingen. Het betreft hier een statisch verkeersmodel, dus de reistijden die hieruit volgen zijn van mindere kwaliteit dan uit een dynamisch verkeersmodel.

reistijd in minuten	WnV bestaande snelheden		WnV afgewaardeerd	
	os	as	os	as
Empe - Zutphen centrum via Weg naar Voorst	5,01	5,95	6,84	7,51
Empe - Zutphen centrum via Rondweg de Hoven	5,47	6,24	5,47	6,24
Zutphen centrum - Empe via Weg naar Voorst	5,79	5,49	7,37	7,21
Zutphen centrum - Empe via Rondweg de Hoven	6,1	5,96	6,1	5,96

Tabel 1.1: Gecongesteerde reistijden beide spitsen (2-uurs) situatie 2030, van de situatie met bestaande snelheden op de Weg naar Voorst en van de situatie met afgewaardeerde Weg naar Voorst

1.5 Voertuigkilometers

Eventuele verschillen in effecten op het benzineverbruik tussen beide routes kunnen worden uitgedrukt in voertuigkilometers. Hierbij is gekeken naar voertuigkilometers van het autoverkeer. Het vrachtverkeer mag immers niet over de Oude IJsselbrug. Hierbij is het gebied tussen Empe en Zutphen als ook de kern Zutphen beschouwd, zie figuur 1.10.



Figuur 1.10: Geselecteerde wegvakken voor analyse voertuigkilometers

Omdat het verkeer tussen Empe en de Oude IJsselbrug in de situatie zonder snelheidsverlaging van de Weg naar Voorst volledig over de Weg naar Voorst gaat, is er geen vergelijkingsmateriaal binnen de variant zelf. Daarom is deze situatie vergeleken met de Referentie 2030 waarbij de Weg naar Voorst een snelheid van 30 km/h heeft.
Het aantal voertuigkilometers (auto, etmaal) is in de situatie 2030 (Weg naar Voorst 50 km/h): 674.209 km.
Het aantal voertuigkilometers (auto, etmaal) is in de referentiesituatie 2030 (Weg naar Voorst 30 km/h): 683.206 km.
Het gaat hierbij om het totale autoverkeer op de geselecteerde wegvakken (dus ook eventueel doorgaand verkeer ten opzichte van Zutphen).
Aanvullend is deze analyse ook verricht voor situatie 2030 met afgewaardeerde Weg naar Voorst: 683.198 km. Zoals te verwachten levert dit een zeer gering verschil op met de referentiesituatie.

2 Kwalitatieve analyse

2.1 Inleiding

Voor de kwalitatieve analyse beoordelen we in hoeverre de uitkomsten van de berekeningen met het verkeersmodel gevoelig zijn voor (kleine) verstoringen en plaatselijke omstandigheden. Ook verkennen we de kans op en gevolgen van gewoontegedrag.

2.2 Grensvlakken

Met behulp van het verkeersmodel kunnen we inzichtelijk maken welke herkomst-bestemmingsrelaties gevoelig zijn voor (kleine) verandering. Als de lengte van twee routes (in afstand, in tijd, gevoelsmatig) niet veel verschilt, kunnen lokale en tijdelijke omstandigheden de routekeuze beïnvloeden.
Voor de rondweg De Hoven speelt de routekeuze op drie niveaus, waarbij in dit hoofd-stuk telkens de vraag is, 'en hoe gevoelig is die keuze?':

1. Is de rondweg De Hoven een robuuste route rond De Hoven?
2. Leidt de rondweg De Hoven ertoe dat autoverkeer uit de richting Voorst via de zuidzijde de Oude IJsselbrug (vice versa) bereikt?
3. Hoe beïnvloedt rondweg De Hoven de routekeuze tussen de oude en de nieuwe IJsselbrug?

2.2.1 Route rond de Hoven

De nieuwe rondweg De Hoven is voor gemotoriseerd verkeer van en naar het zuiden korter van de traverse, kent een hogere snelheid en heeft minder kans op verstoringen. Voor doorgaand verkeer langs de Hoven (Voorst – Dieren) is er geen reële kans op andere routes dan de nieuwe rondweg.

2.2.2 Naar de Oude IJsselbrug

De route vanaf Voorst naar de Oude IJsselbrug is, zonder aanvullende maatregelen, het snelst door De Hoven. De modelberekeningen in het kwantitatieve deel gaan hierop al uitgebreid in.

Ook kwalitatief is er geen aanleiding voor grote verschuivingen in de routekeuze. Op de bestaande traverse zijn nauwelijks belemmeringen aanwezig om de maximumsnelheid van 50 km/h te halen. Wanneer de nieuwe rondweg geopend is, neemt de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op deze route af. De overblijvende circa 10.000 mvt/etmaal kunnen op het aanwezige profiel goed uit de voeten. De route heeft over de gehele lengte voorrang. Enige belemmeringen zijn enkele zebrapaden en het krappe viaduct onder het spoor.



Figuur 2.1: Bestaande vormgeving N345

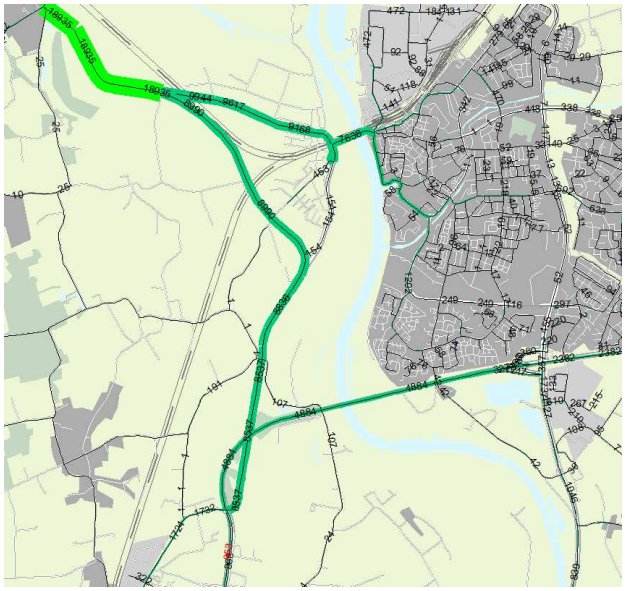
De route door De Hoven 'bespaart' bovendien een rotonde, is in afstand korter en zal zonder aanvullende ingrepen ook de route zijn die navigatiesystemen aangeven. Het enige sturingsinstrument dat in de huidige situatie aanwezig is, zijn de verkeerslichten op de aansluiting onderaan te brug. Verregaande dosering op deze locatie zou het autoverkeer vanaf de traverse echter laten wachten op het deel van de route dat qua leefbaarheid het meest kwetsbaar is.

Met een heringerichte route (30 km/h modelsnelheid op het bebouwde deel) rijden bestuurders naar de Oude IJsselbrug wel om via de nieuwe rondweg De Hoven. Gezien het bovenstaande zal veel afhangen van de precieze inrichting van deze route bij de vraag of bestuurders dan inderdaad wel via de rondweg zullen rijden. Zeker in de eerste periode na opening zal extra aandacht voor de nieuwe route nodig zijn.

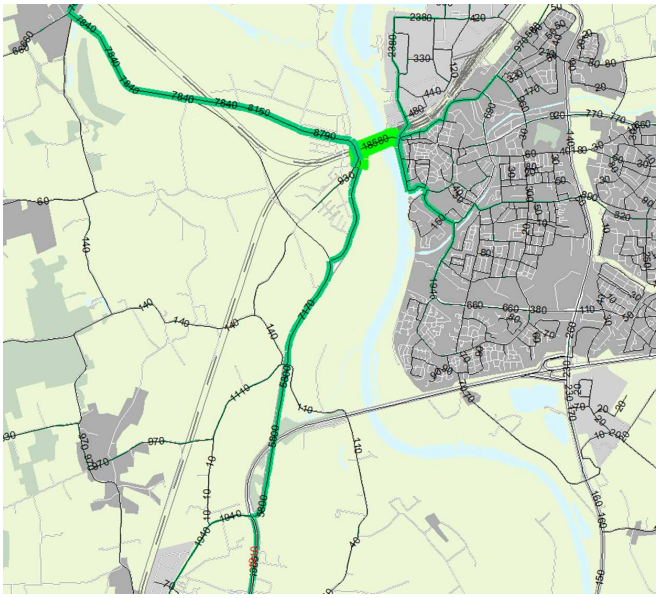
Uit oogpunt van doorbreken van gewoontegedrag is het zaak dat de nieuwe inrichting van de oude route gereed is, zodra de rondweg opengaat. Of beter nog: dat de oude route voor enkele maanden geheel afgesloten is voor herinrichting direct na de opening van de nieuwe rondweg. Dit dwingt weggebruikers om hun keuze in ieder geval tijdelijk te moeten heroverwegen.

2.2.3 Routekeuze IJsselbruggen

Uit de modelberekeningen volgt dat de Oude IJsselbrug vanuit de richting Voorst voor een groot deel van Zutphen de meest gebruikte route blijft. Alleen voor doorgaand verkeer naar Vorden en voor de wijken langs de N314 is de Nieuwe IJsselbrug de snelste route.
Hierbij moet vermeld worden dat de beoogde reconstructie van de knoop N345-N348 bij Brummen (knierotonde + verbindingsboog van oost naar noord) nog niet in het prognosemodel zit. De verbindingsboog van oost naar noord zorgt voor een kortere route als je van Zutphen-Zuid via de Nieuwe IJsselbrug naar het noorden gaat; dit zal het gebruik van de Nieuwe IJsselbrug verhogen.

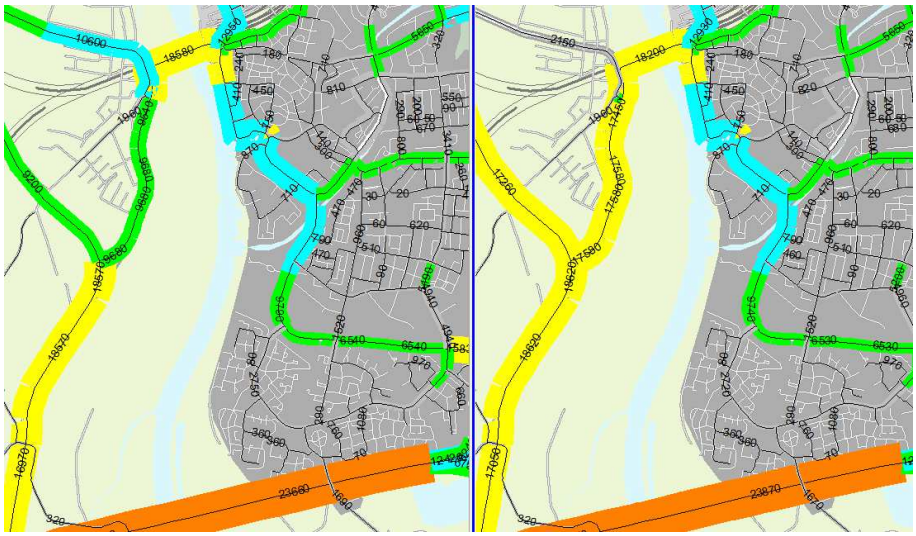


Figuur 2.2: Selected link Empe



Figuur 2.3: Selected Link Oude IJsselbrug

De herinrichting van de oude traverse door de Hoven heeft weinig invloed op het bereik van de Nieuwe IJsselbrug. De intensiteit op de Nieuwe IJsselbrug neemt met 200 mvt/ etmaal toe (figuur 2.4).



Figuur 2.4: Etmaalintensiteiten (mvt), situatie 2030M, waarbij links de snelheden van de Weg naar Voorst conform de bestaande situatie zijn en rechts is de Weg naar Voorst afgewaardeerd naar 30 km/h

De routekeuze naar het zuiden en oosten van Zutphen is daarbij weinig gevoelig voor kleine verstoringen en belemmeringen in het netwerk. Zuidwijken en De Stoven zijn niet rechtstreeks aangesloten op de zuidelijke N348 (tussen N314 en Nieuwe IJsselbrug) en zijn dus slecht van die kant bereikbaar. Voor de wijken ten noorden van de Laan naar Eme zijn ook geen aantrekkelijke routes beschikbaar naar de Nieuwe IJsselbrug. Zij zijn dus (nog steeds) geneigd de Oude IJsselbrug te nemen.

Op een groter schaalniveau speelt de routekeuze nog wel een rol voor de route tussen Voorst en Lochem (N346). De lengte van deze routes is vergelijkbaar in tijd, maar verschilt sterk in lengte. Het al dan niet afwaarderen van de traverse door De Hoven kan deze routekeuze beïnvloeden. Wie eenmaal ten zuiden van de Hoven is, zal sneller de Nieuwe IJsselbrug nemen.

3 Conclusie

Een situatie met de bestaande snelheden op de route door De Hoven en een rondweg eromheen, leidt ertoe dat autobestuurders de oude route naar de Oude IJsselbrug zullen blijven gebruiken. Dit volgt uit de kwantitatieve analyse met het verkeersmodel en de kwalitatieve analyse van de kenmerken van de routes.
Herinrichting en verlaging van de snelheid op de Weg naar Voorst zijn noodzakelijk om het gewenste routekeuzegedrag te verkrijgen op de doorgaande relatie tussen Empe en de Oude IJsselbrug. Uit de modelanalyse blijkt dat de door Zutphen voorgenomen afwaardering van de traverse - mits deze zodanig is dat de afgesproken streefsnelheden ook daadwerkelijk worden gerealiseerd - voldoende is om >90% van het doorgaand verkeer via de rondweg te laten rijden.
De invloed van de bovengenoemde maatregel op de routekeuze tussen Voorst en richting Dieren is beperkt net als de invloed op de routekeuze tussen de Oude en Nieuwe IJsselbrug.

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Provincie Gelderland

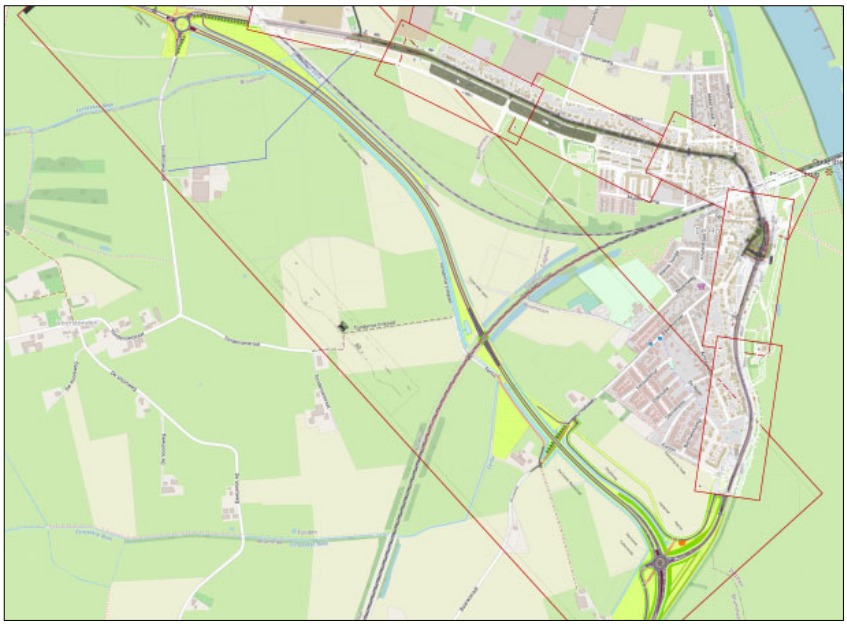
Traverse De Hoven

Second opinion op het ontwerp

Datum 21 augustus 2020
Kenmerk 006969.20200821.N1.02
Auteur Joost Verhoeven

1 Inleiding

Bij De Hoven, gemeente Zutphen, wordt een rondweg gerealiseerd. De rondweg zorgt voor een vlottere route vanuit de richting Voorst richting Dieren en naar de Cortenoeversebrug. Het is de bedoeling dat ook het doorgaande verkeer vanaf de Oude IJsselbrug N345 De Hoven links zal laten liggen en van deze rondweg gebruik maakt. In aansluiting op het verbod voor vrachtkeer op de Oude IJsselbrug zal op de traverse De Hoven een verbod voor vrachtverkeer worden ingesteld, uitgezonderd bestemmingsverkeer.



Figuur 1.1: Ontwerp voor de N345 langs De Hoven en voor de herinrichting van De Hoven

In 2018 hebben wij met het verkeersmodel onderzocht in hoeverre het doorgaande verkeer op de traverse De Hoven verleid kan worden de nieuwe rondweg te gebruiken. De snelheid (grotendeels 30 km/h) op de traverse en daarmee de reistijd op het traject door De Hoven bleek daarvoor bepalend. De rondweg is dus een kans om De Hoven een prettiger woon- en verblijfsklimaat te geven, waarbij de verkeersmaatregelen op de traverse bepalend zijn of het doorgaande verkeer ook daadwerkelijk de rondweg zal gebruiken.
In opdracht van de gemeente Zutphen heeft Kragten het ontwerp 'Herinrichting van wegen en pleinen De Hoven' opgesteld. In deze notitie beschrijven we een second opinion op het ontwerp. De hoofdvraag die de provincie Gelderland beantwoord wil hebben, luidt als volgt: Wordt met dit ontwerp, en de mate van 'verkeersluwheid' die er inzit, inderdaad de gewenste reductie van doorgaand verkeer bewerkstelligd?

In deze second opinion toetsen wij of het nu opgestelde ontwerp tot de beoogde daling van het doorgaande verkeer (<10% van het huidige doorgaande verkeer) zal leiden. Aspecten die we bekijken, zijn:
- het snelheidsregime op de verschillende wegvakken;
- de effectiviteit van de snelheidsremmende maatregelen om die snelheid af te dwingen (op basis van de CROW-aanbevelingen hiervoor);
- de effectiviteit van maatregelen om de doorstroming te beperken.

Daarnaast bekijken we of het ontwerp bijdraagt aan het omvormen van het wegbeeld naar een weg waar je wel met een auto kunt rijden, maar die tegelijkertijd uitstraalt dat het voor doorgaand verkeer niet logisch is. Ook dit kan bijdragen aan een vermindering van het doorgaande verkeer.

Documenten die we bij deze second opinion hebben bekeken, zijn:
- Herinrichting wegen en pleinen De Hoven, ontwerpnotitie definitief ontwerp, ZUT001, rapportnummer 1.0. Kragten, 21 april 2020.
- Tekeningen Herinrichting De Hoven, Projectnummer ZUT001-0001, tekeningnummer 2020-0661 tot en met 2020-0663 en 2020-0641. Krachten, 21 april 2020.
- Notitie Verkeersanalyse bestaande traverse N345, Weg naar Voorst, GDL411/Gsa/2150.02. Goudappel Coffeng, 23 augustus 2018.

2 Uitvoering van de second opinion

2.1 Uitvoering

De second opinion is uitgevoerd door Joost Verhoeven, senior adviseur Ontwerp en Ruimte. De interne toetsing is uitgevoerd door Rico Andriesse, senior adviseur Ontwerp en Ruimte en verkeersveiligheidsauditor.

2.2 Schouw

Aangezien het gaat om een nieuw ontwerp, is geen schouw uitgevoerd ten behoeve van deze second opinion. De bestaande situatie is geïnventariseerd met behulp van recente foto's en luchtfoto's via Cyclomedia Streetsmart.

2.3 Toetsingskader

Als kader voor de uitvoering van deze second opinion zijn we uitgegaan van de werkwijze, zoals die wordt gehanteerd bij een verkeersveiligheidsaudit, uitgaande van het rapport 'De verkeersveiligheidsaudit, informatie over de mogelijkheden en toepassing' van het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer (augustus 2001). De inkadering is aan deze publicatie ontleend.

In de praktijk van ontwerp en toetsing van de verkeersinfrastructuur hebben we het toetsingskader voor het ontwerp in het kader van de verkeersveiligheidsaudit uitgewerkt binnen de volgende drie pijlers.



2.4 Opbouw van de second opinion

Hoofdstuk 3 beschrijft het ontwerp op hoofdlijnen. In hoofdstuk 4 zijn de aandachtspunten op het ontwerp opgenomen. In hoofdstuk 5 doen we aanbevelingen om het ontwerp verder te verbeteren.

3 Het ontwerp op hoofdlijnen

3.1 Algemeen

De route door De Hoven is in het ontwerp een 30 km/h-straat, waarbij fietsers en gemotoriseerd verkeer de ruimte delen. Ook lokaal vracht- en landbouwverkeer moet van deze route gebruik maken. Op alle kruispunten en zijstraten geldt voorrang van rechts. Een uitzondering geldt voor de fietspaden op het IJsselplein: fietsers moeten hier binnen de 30 km/h-zone voorrang verlenen aan het autoverkeer. Parkeren vindt plaats in

vakken op gelijk niveau met het trottoir en op inritten. Op meerdere plaatsen zijn snelheidsremmers aanwezig in de vorm van 8 cm hoge plateaus. De rijbaan is 5,80 meter breed tussen overrijdbare 5 cm hoge schuine banden. Deze wegbreedte is conform de CROW-aanbeveling (minimaal 4,80 meter, ideaal 5,80 meter).
Bij deze wegbreedte kunnen fietsers ingehaald worden bij tegemoetkomend verkeer.
De overrijdbare band loopt door ter hoogte van de inritten en parkeervakken.
De plateaus sluiten vlak aan op de omliggende verharding. De verharding is baksteen in kei-formaat (20x10 cm). Op de rijweg in een roodbruine tint met iets donkerder verharding langs de banden, op de plateaus in een grijsbruine tint.



Figuur 3.1: Materiaal voor de rijbaan en op de plateaus (foto's: www.wienerberger.nl)

De schuine banden maken het mogelijk om zonder risico van schade aan banden en zonder discomfort uit te wijken tot buiten de rijbaan.

3.2 Komgrenzen en overgangen snelheidsregimes

De westelijke komgrens op de Weg naar Voorst is in oostelijke richting verplaatst, dichter bij het begin van de bebouwing. Daarmee is dit een logische komgrens, een begrijpelijke locatie voor een overgang in het snelheidsregime. Tussen de rotonde en de komgrens geldt een snelheid van 60 km/h. Als inleiding van de komgrens is over enige lengte een middeneiland aanwezig, ter plekke van de komborden is een verkeersplateau opgenomen. Vanaf de komgrens geldt een snelheid van 30 km/h in combinatie met een duidelijke overgang in het wegbeeld. Het 30 km/h-traject loopt door tot de aansluiting van de Weg naar Voorst op de Kanonsdijk.
Aan de zuidzijde ligt de komgrens in de N345, bij de aansluiting De Teuge. Tussen de rotonde en de komgrens geldt een snelheid van 80 km/h. Binnen de kom geldt een snelheid van 50 km/h richting de brug over de IJssel. Het profiel is aangepast op de ligging binnen de bebouwde kom. Ter hoogte van het IJsselplein is de overgang naar de 30 km/h-zone in De Hoven. Op deze plek is geen snelheidsremmende maatregel aanwezig om de overgang van het snelheidsregime te ondersteunen. Wel wordt hier al de overgang gemaakt van asfalt naar straatsteen.

3.3 Snelheidsremmende maatregelen

De westelijke bebouwde komgrens is voorzien van een verkeersdrempel. Binnen de kom zijn tien snelheidsremmers aanwezig in de vorm van (kruispunt)plateaus, met een onderlinge afstand van 60 tot 180 meter. Ter hoogte van het spoorviaduct is een gekleurd vlak met taludmarkering aanwezig, maar er is geen hoogteverschil.
Het meest oostelijke plateau ligt bij de aansluiting op de Kanonsdijk, maar verkeer dat vanaf de Kanonsdijk het 30 km/h-gebied inrijdt komt op de zonegrens geen snelheids-remmer tegen.
De plateaus zijn meer dan 2,40 meter lang en 8 cm hoog. Het hoogteverschil wordt opgevangen met 1,0 meter lange elementen. Daarmee zijn de plateaus conform de aanbevelingen van het CROW. Wat opvalt is dat de lengte van de plateaus groot is.

locatie	maatregel	Lengte*
komgrens west	korte plateau	8 meter
	wegvak	180 meter
huisnummer 176-184	plateau	40 meter
	wegvak	75 meter
T-aansluiting zandweg	plateau	30 meter
	wegvak	120 meter
Voorste Overmarsweg	plateau	30 meter
	wegvak	110 meter
huisnummer 104-106	plateau	25 meter
	wegvak	100 meter
huisnummer 80-82a	plateau	30 meter
	wegvak	110 meter
kruispunt Lijnbaanstraat	plateau	30 meter
	wegvak	25 meter
T-aansluiting Kruisstraat	plateau	30 meter
	wegvak	40 meter
T-aansluiting Vliegendijk	plateau	30 meter
	wegvak	60 meter
ondersSpoorviaduct	gekleurd wegvak, plateau-markering, rijbaansplitsing	50 meter
	wegvak	50 meter
T-aansluiting Spoordijkstraat	plateau	30 meter
	wegvak	50 meter
IJsselplein	plateau	55 meter
zonegrens 30 km/h	geen maatregel	

* Indicatief, digitaal gemeten vanaf pdf-kaarten.

3.4 Conclusie

Het ontwerp is opgesteld volgens de principes van Duurzaam Veilig, de maatvoering en maatregelen zijn conform de aanbevelingen van het CROW. Verkeer vanaf de IJsselbrug naar de N345 kan de 30 km/h-zone links laten liggen en ondervindt zo min mogelijk oponthoud.

4 Toets

4.1 Wegbeeld

Het ontwerp geeft een duidelijk ander wegbeeld ten opzichte van de huidige situatie. In plaats van de asfaltweg met fietspaden is er een straat in gebakken steen met fietsers op de rijbaan en overal aan twee zijden van de weg een trottoir. Door het verdwijnen van de fietspaden is er meer ruimte voor groen en bomen, waarmee een minder stenige uitstraling ontstaat. Over een groot deel van de weg staan woningen aan beide zijden met de voordeuren aan de weg, de inrichting past bij die woonfunctie. Meerdere plateaus herinneren eraan dat de snelheid 30 km/h is en dat voetgangers overal kunnen oversteken.



Figuur 4.1: Visualisaties van het ontwerp (VO-fase) voor de Weg naar Voorst (bron: ontwerpnotitie Kragten)

Het ontwerp zorgt voor duidelijke **verwachtingen** bij de weggebruikers. De snelheidsremmende maatregelen zijn duidelijk met drempelblokken met taludmarkering aangegeven. De bebouwing langs de weg zorgt ervoor dat de snelheidslimiet en het gewenste verkeersgedrag ook **begrijpelijk** is. Groen en bomen ondersteunen de verblijfsfunctie langs de weg en doorbreken op het westelijke deel het weidse uitzicht op de landerijen. Wat blijft is het gestrekte tracé op het westelijke deel van de weg.

Voor zover de zijwegen en kruispunten al niet zichtbaar zijn, zorgen de plateaus en de aangepaste kleur voor een goede markering en snelheidsverlaging, zodat bestuurders het gewenste voorrangsgedrag **kunnen** vertonen. Rest de vraag of de inrichting voldoende dwingend is om de beoogde snelheidsverlaging te bereiken en om de gehaaste doorgaande automobilist voldoende te ontmoedigen.

De inrichting voldoet aan de in paragraaf 2.3 genoemde human factors, wellicht uitgezonderd de laatste, 'willen':

- verwachten;
- waarnemen;
- begrijpen;
- kunnen;
- willen.

Deze laatste mag hier eigenlijk geen keuze zijn. De inrichting moet zodanig dwingend zijn dat hard rijden niet mogelijk is. Overal moeten voetgangers veilig kunnen oversteken. De snelheid op de kruispunten moet zodanig laag zijn dat voorrang van rechts vanzelfsprekend en ook voor fietsers veilig is.

4.2 Effectiviteit van de snelheidsremmende maatregelen

Door de grote lengte van de plateaus functioneren de op- en afrit telkens als solitaire snelheidsremmende maatregel. Onze ervaring is dat bij een hoogte van 8 cm een solitaire op- of afrit in de praktijk minder goed als snelheidsremmer functioneert, het discomfort in een personenauto is beperkt.

Kortere 8 cm hoge plateaus, waarbij de op- en afrit kort na elkaar liggen, lijken een betere snelheidsremmende werking te hebben, net als korte 8 cm hoge drempels. Voor langere plateaus geldt dat een hoogte van 12 cm leidt tot een betere snelheidsremmende werking. Het nadeel van 12 cm hoge drempels in plateaus is een groter risico op trillingen, zeker gezien het medegebruik door landbouwvoertuigen.

De onderlinge afstand tussen de plateaus bedraagt op een aantal plekken duidelijk meer dan 100 meter. De snelheden tussen twee plateaus kunnen daardoor oplopen. Voor die trajectdelen is te overwegen om de snelheidsremmers anders te verdelen en maatregelen toe te voegen, zodanig dat de onderlinge afstand ongeveer 100 meter is.

De constatering dat de plateaus door hun lengte wellicht niet volledig leiden tot de beoogde lage snelheid, speelt ook bij de zijwegen. De snelheid kan ter hoogte van de zijweg hoger zijn dan bedoeld. Aangezien alle verkeer van rechts voorrang heeft, ook fietsers, is een lage snelheid hier van belang. Met een lage snelheid neemt de bereidheid om verder af te remmen en voorrang te verlenen, toe.

De lage schuine banden maken het mogelijk om zonder de snelheid te verminderen grote en brede voertuigen te passeren. Die passagemogelijkheid is gezien het medegebruik door landbouwvoertuigen zinvol, maar vindt bij voorkeur met heel lage snelheid plaats. Steilere en/of hogere schuine banden leiden tot meer discomfort en daarmee tot een lagere snelheid.

In de bocht ter hoogte van de Vliegendijk is de verkanting gericht op de binnenbocht. Een dakprofiel zorgt in de buitenbocht voor enig extra discomfort bij te hoge snelheden.

Apart aandachtspunt is het ontbreken van een 30 km/h-maatregel bij de aansluiting van de Kanonsdijk. Verkeer dat over de brug komt, wordt bij het inrijden van De Hoven in eerste instantie niet geconfronteerd met een snelheidsremmer, maar alleen met een andere kleur en soort verharding. Een vanaf de N345 duidelijk zichtbare drempel benadrukt dat de route door De Hoven voor doorgaand verkeer niet aantrekkelijk is.

4.3 Conclusie

Het wegbeeld nodigt uit tot het gewenste verkeersgedrag. De toegepaste maatregelen zijn conform de CROW-aanbevelingen en passen bij de 30 km/h-inrichting. De toegepaste snelheidsremmers zijn echter niet zo dwingend dat een snelheid van 30 km/h gegarandeerd is. Gehaaste bestuurders van personenauto's en busjes kunnen met beperkt discomfort hogere snelheden halen. De breedte van de weg en de schuine banden maken het mogelijk om tragere (landbouw)voertuigen in te halen. Daarmee bestaat het risico dat een route door De Hoven een aantrekkelijke route blijft voor een deel van het doorgaande verkeer.

De route door De Hoven wordt in verband met de reconstructie afgesloten direct na het openstellen van de rondweg. Hierdoor wordt het verkeer gedwongen om kennis te maken met de nieuwe rondweg. Dit zorgt voor een eerste gewenning aan de nieuwe route. Maar het nieuwe gewoontegedrag zal deels weer verdwijnen als de route door De Hoven toch sneller blijkt te zijn.

5 Aanbeveling

De plateaus korter maken zorgt voor een dwingender snelheidsremmende werking. Het toevoegen van een plateau of drempel op het westelijke deel van de Weg naar Voorst zorgt ervoor dat op dat deel de maatregelen evenwichtiger gespreid worden. Hetzelfde geldt ter hoogte van het spoorviaduct: daar is alleen een kleurvlak aanwezig. Door ook hier een plateau te realiseren (uiteraard rekening houdend met de doorrijhoogte) ontstaat ook hier een betere onderlinge afstand tussen de plateaus.
Steilere en/of hogere opsluitbanden dan de 5 cm hoge schuine banden langs de rijbaan zorgen ervoor dat bij het inhalen van grote voertuigen een lagere snelheid wordt aangehouden.
Het toevoegen van een snelheidsremmende maatregel bij de aansluiting op de Kanonsdijk benadrukt daar het begin van de 30 km/h-zone en ontmoedigt zo het sluipverkeer.

EIGENDOMSREGELING N345 CONCEPT

Kadastrale gemeente Zutphen Sectie E

Kadastrale gemeente Brummen Sectie O

Sectie C

Sectie G

N345

Sectie E

Kadastrale gemeente Zutphen Sectie G

Sectie C Gemeente Brummen Kadastrale gemeente Brummen

Gemeente Zutphen

Gemeente Zutphen

Sectie E

Kadastrale gemeente Zutphen

Sectie C Gemeente Brummen Kadastrale gemeente Brummen Sectie I

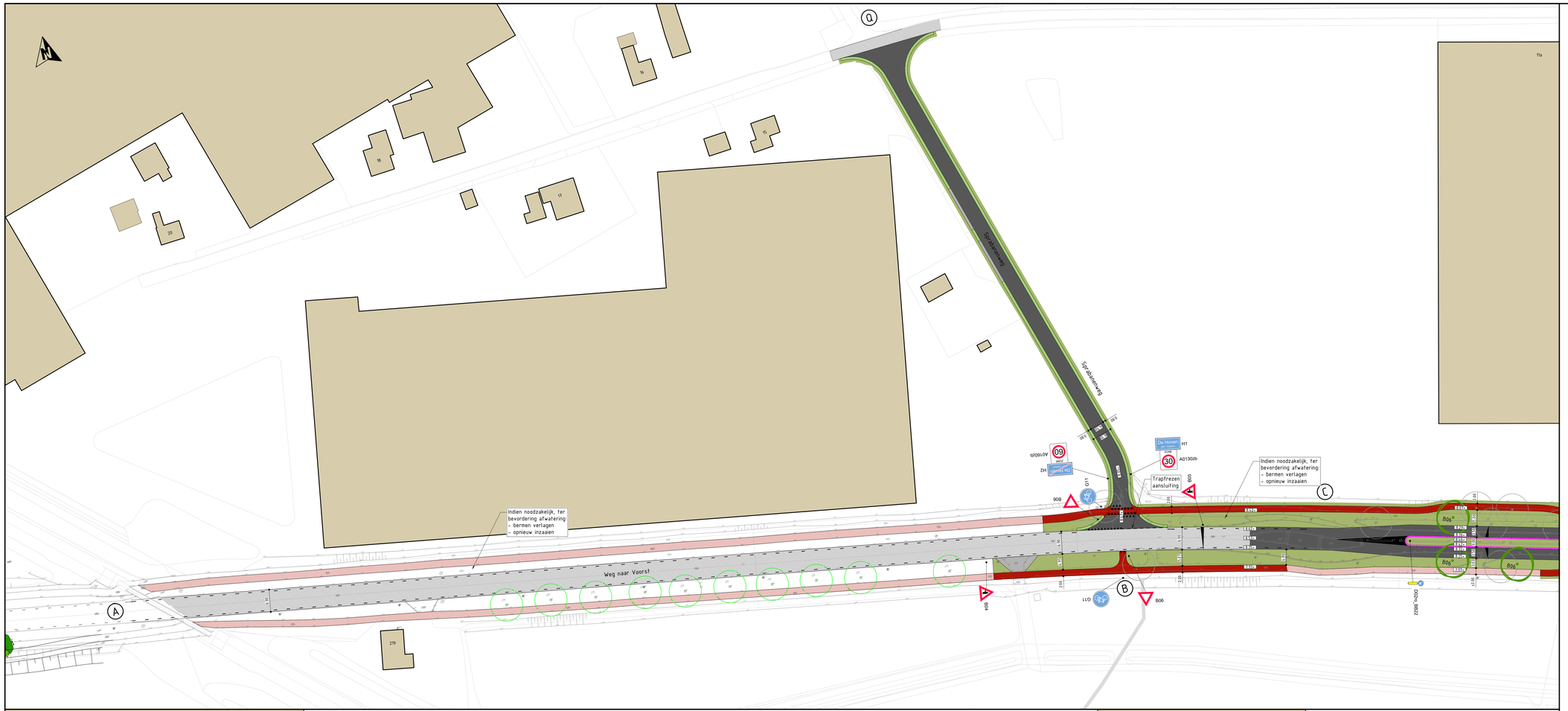
Legenda

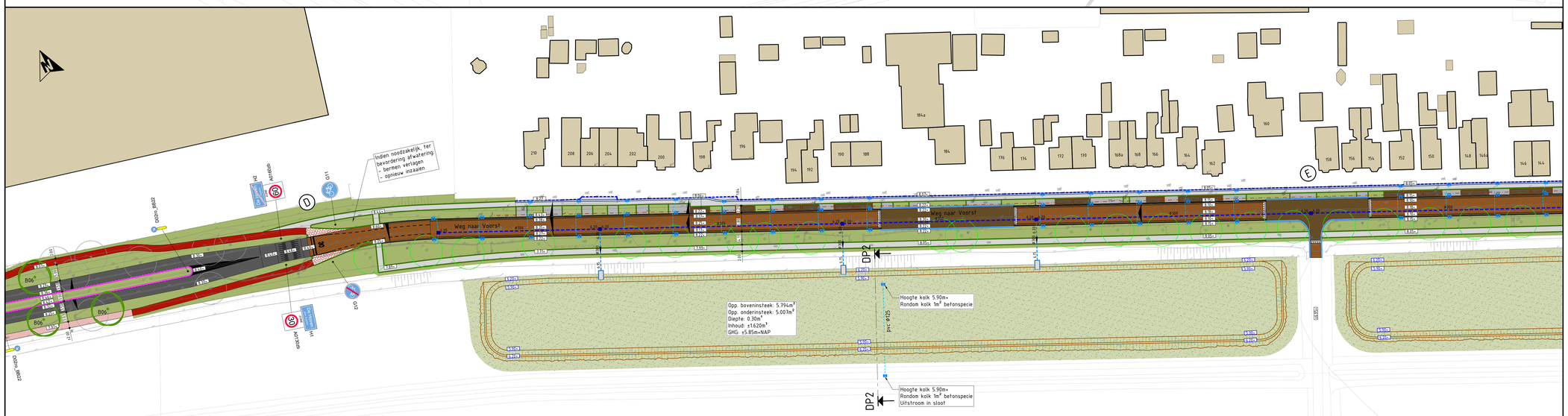
- Kadastrale gemeentegrenzen
- Kadastrale sectiegrenzen
- Kadastrale perceelsgrenzen
- van provincie naar gemeente

N345 Eigendomsregeling

0 0,0375 0,075
kilometer

Afdeling: Uitvoeren Werken
Team: B&O/IVW
Opdrachtgever: C. Strikkeling
Auteur: K. v. Buul
Gemeente: Zutphen
Schaal:
Datum: 02-10-2020
Ontwerp:
Tekeningnr: 09.N345.008





Verklaring

- Rijbaan van asfaltverharding
- Fietspad van asfaltverharding kleur rood
- Rijbaan met deklaag voorzien van streetprint
- Rijbaan van straatklinkers keiformaat in keperverband kleur: Ravenna (Wienerberger)
- Rabatstrook van straatklinkers keiformaat in halfsteensverband kleur: Mastiek (Wienerberger)
- Trottoir van betontegels afm. 300x300x60mm in halfsteensverband
- Fietspad van betonstraat-stenen keiformaat rood
- Rijweg van betonstraatstenen keiformaat grijs
- Plateau (30 km/h): Drempel / visuele drempel
- Geleideband 50/200x250mm
- Trottoirband 130/150x250mm
- Opsluitband 100x200mm
- Molgoot van 5 betonstraat-stenen keiformaat grijs
- Kantlaag van 2 straatbak-stenen keiformaat
- Houten hekwerk 1,00 m
- IT riool met put, putnummer, diameter, bob en stroomrichting
- Uitstroomvoorziening IT riool
- Drainageleiding Ø80mm met b.o.b. Lavakoffer 1,0x0.5m³ met doorspuitputje Ø315mm Doorspuitputje afdekken met deksel en betonfegel 300x300mm ter markering
- Bloemrijk grasland
- Prairie beplanting
- Boom te planten
- Boom te rooien
- Wegvaknummer
- Nieuwe hoogte
- Deklaag vervangen
- Deklaag vervangen kleur rood
- Rijbaan van grasbetontegels
- Plateau van straatklinkers keiformaat in keperverband kleur: Mastiek (Wienerberger)
- Parkeervakken van straatklinkers keiformaat in elleboogverband kleuren: Ravenna (rand) en Mastiek (vak) (Wienerberger)
- Inritten van betonstraatstenen
- Loopstrook GEOCOLOR 160 edelgrijs (met een vleugje bruin/geel)
- Strook van betonprint minimaal 500mm breed
- Inritconstructie van inritbanden 650x300x200mm
- RWS-band 110/220x250mm
- Bushalteband
- Opsluitband 200x250mm
- Kantlaag van 2 betonstraat-stenen keiformaat
- Kantlaag van goottegel 150x300x60mm
- Bestaande riolering, indicatief (Bron: KLIC-melding)
- HWA riool met put, putnummer, diameter, bob en stroomrichting
- Straatkolk / trottoirkolk / combinatiekolk / RWS-kolk kolkleiding PVC Ø125
- Wadi in te zaaien
- Haag
- Boom bestaand
- Meerstammige boom te planten
- Dwarshelling verharding
- Nieuwe hoogte wadi

Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
1	21-04-2020	Concept tekeningen naar OG	RJO	-	KHE	-	RST	-
0	16-04-2020		RJO	-	KHE	-	RST	-

Herinrichting De Hoven

Onderdeel
Definitief ontwerp blad -1-

Opdrachtgever
Gemeente Zutphen

Fase
Definitief ontwerp

Formaat
A0

Schaal
1: 500

Projectnummer
ZUT001-0001

Tekeningnummer
2020-0661

Behorende bij doc. nr.

Herten
Schootsedijk 2, 6085 BN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J, 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2005, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

IN BEWERKING

Verklaring

- Rijbaan van asfaltverharding
- Fietspad van asfaltverharding kleur rood
- Rijbaan met deklaag voorzien van streetprint
- Rijbaan van straatklinkers keiformaat in keperverband kleur: Ravenna (Wienerberger)
- Rabatstrook van straatklinkers keiformaat in halfsteensverband kleur: Mastiek (Wienerberger)
- Trottoir van betontegels afm. 300x300x60mm in halfsteensverband
- Fietspad van betonstraat-stenen keiformaat rood
- Rijweg van betonstraatstenen keiformaat grijs
- Plateau (30 km/h): Drempel / visuele drempel
- Geleideband 50/200x250mm
- Trottoirband 130/150x250mm
- Opsluitband 100x200mm
- Molgoot van 5 betonstraat-stenen keiformaat grijs
- Kantlaag van 2 straatbak-stenen keiformaat
- Houten hekwerk 1,00 m
- IT riool met put, putnummer, diameter, bob en stroomrichting
- Uitstroomvoorziening IT riool
- Drainageleiding Ø80mm met b.o.b. Lavakoffer 1,0x0,5m² met doorspuitputje Ø315mm Doorspuitputje afdekken met deksel en betontegel 300x300mm ter markering
- Bloemrijk grasland
- Prairie beplanting
- Boom te planten
- Boom te rooien
- Wegvaknummer
- Nieuwe hoogte
- Deklaag vervangen
- Deklaag vervangen kleur rood
- Rijbaan van grasbetontegels
- Plateau van straatklinkers keiformaat in keperverband kleur: Mastiek (Wienerberger) Parkeervakken van straatklinkers keiformaat in elleboogverband kleuren: Ravenna (rand) en Mastiek (vak) (Wienerberger)
- Inritten van betonstraatstenen
- Loopstrook GEOCOLOR 160 edelgrijs (met een vleugje bruin/geel)
- Strook van betonprint minimaal 500mm breed
- Inritconstructie van inritbanden 650x300x200mm
- RWS-band 110/220x250mm
- Bushalteband
- Opsluitband 200x250mm
- Kantlaag van 2 betonstraat-stenen keiformaat
- Kantlaag van goottegel 150x300x60mm
- Bestaande riolering, indicatief (Bron: KLIC-melding)
- HWA riool met put, putnummer, diameter, bob en stroomrichting
- Straatkolk / trottoirkolk / combinatiekolk / RWS-kolk kolkleiding PVC Ø125
- Wadi in te zaaien
- Haag
- Boom bestaand
- Meerstammige boom te planten
- Dwarshelling verharding
- Nieuwe hoogte wadi

Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
1	21-04-2020	Concept tekeningen naar OG	RJO		KHE		RST	
0	16-04-2020		RJO		KHE		RST	

Herinrichting De Hoven

Onderdeel
Definitief ontwerp blad -2-

Opdrachtgever
Gemeente Zutphen

Fase
Definitief ontwerp

Formaat
A0

Schaal
1: 500

Projectnummer
ZUT001-0001

Tekeningnummer
2020-0662

Behorende bij doc. nr.

Herten
Schoolstraat 8, 6045 EN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J, 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2309, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

kragten

IN BEWERKING

Verklaring

- Rijbaan van asfaltverharding
- Fietspad van asfaltverharding kleur rood
- Rijbaan met deklaag voorzien van streetprint
- Rijbaan van straatklinkers keiformaat in keperverband kleur: Ravenna (Wienerberger)
- Rabatstrook van straatklinkers keiformaat in halfsteensverband kleur: Mastiek (Wienerberger)
- Trottoir van betontegels afm. 300x300x60mm in halfsteensverband
- Fietspad van betonstraat-stenen keiformaat rood
- Rijweg van betonstraatstenen keiformaat grijs
- Plateau (30 km/h): Drempel / visuele drempel
- Geleideband 50/200x250mm
- Trottoirband 130/150x250mm
- Opsluitband 100x200mm
- Molgoot van 5 betonstraat-stenen keiformaat grijs
- Kantlaag van 2 straatbak-stenen keiformaat
- Houten hekwerk 1,00 m
- IT riool met put, putnummer, diameter, bob en stroomrichting
- Uitstroomvoorziening IT riool
- Drainageleiding Ø80mm met b.o.b. Lavakoffer 1,0x0.5m³ met doorspuitputje Ø315mm Doorspuitputje afdekken met deksel en betontegel 300x300mm ter markering
- Bloemrijk grasland
- Prairie beplanting
- Boom te planten
- Boom te rooien
- Wegvaknummer
- Nieuwe hoogte
- Deklaag vervangen
- Deklaag vervangen kleur rood
- Rijbaan van grasbetontegels
- Plateau van straatklinkers keiformaat in keperverband kleur: Mastiek (Wienerberger) Parkeervakken van straatklinkers keiformaat in elleboogverband kleuren: Ravenna (rand) en Mastiek (vak) (Wienerberger)
- Inritten van betonstraatstenen
- Loopstrook GEOCOLOR 160 edelgrijs (met een vleugje bruin/geel)
- Strook van betonprint minimaal 500mm breed
- Inritconstructie van inritbanden 650x300x200mm
- RWS-band 110/220x250mm
- Bushalteband
- Opsluitband 200x250mm
- Kantlaag van 2 betonstraat-stenen keiformaat
- Kantlaag van goottegel 150x300x60mm
- Bestaande riolering, indicatief (Bron: KLIC-melding)
- HWA riool met put, putnummer, diameter, bob en stroomrichting
- Straatkolk / trottoirkolk / combinatiekolk / RWS-kolk kolkleiding PVC Ø125
- Wadi in te zaaien
- Haag
- Boom bestaand
- Meerstammige boom te planten
- Dwarshelling verharding
- Nieuwe hoogte wadi

Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
1	21-04-2020	Concept tekeningen naar OG	RJO	-	KHE	-	RST	-
0	16-04-2020		RJO	-	KHE	-	RST	-

Herinrichting De Hoven

Onderdeel
Definitief ontwerp blad -3-

Opdrachtgever
Gemeente Zutphen

Fase
Definitief ontwerp

Formaat
A0

Schaal
1: 500

Harten
Schoolstraat 8, 4040 BN Harten
Postbus 14, 4040 AA Rosmalen

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J, 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2305, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

Projectnummer
ZUT001-0001

Tekeningnummer
2020-0663

Behorende bij doc. nr.

kragten

IN BEWERKING

Programmabegroting

Omschrijving: Definitief ontwerp wegen en pleinen De Hoven

Begrotingswijziging 2021 - 01 **Griffienummer:**

De raad van de gemeente Zutphen;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. .....
team P3, zaaknummer 9788.

besluit:
de programmabegroting 2021 als volgt te wijzigen:

Uitgaven	Bedrag van verhoging	Bedrag van verlaging
Programma 3 Duurzame leefomgeving		
Budget Ontwerp wegen en pleinen	5.500.000	
Mutaties in reserves		
	5.500.000	0

Inkomsten	Bedrag van verhoging	Bedrag van verlaging
Programma 3 Duurzame leefomgeving		
Subsidie provincie / Rivier in de Stad	5.500.000	
Mutaties in reserves		
	5.500.000	0

Investeringen en mutaties reserves	Bedrag van de verhoging	Bedrag van de verlaging
	0	0

Toelichting:
Met de provincie Gelderland zijn afspraken gemaakt over de aanleg van de rondweg de Hoven. Deze afspraken zijn vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst . Met deze rondweg wordt een kortsluiting gemaakt tussen de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk. Hierdoor rijdt het doorgaande verkeer niet meer door de bebouwde kom van de Hoven. De oplevering van de rondweg is eind 2021. Het gevolg is dat de Weg naar Voorst vanaf de Sprabanenweg richting het IJsselplein de inrichting van een 30 km dorpsstraat krijgt. Dat geldt ook voor het Van Gelreplein en het IJsselplein. De Kanonsdijk vanaf de bebouwde kom tot het IJsselplein krijgt een 50 km inrichting. De aanleg van de Kanonsdijk start in het laatste kwartaal van 2021 en vervolgens zal de aanleg van de Weg naar Voorst in januari 2022 starten. Medio 2022 worden de wegen opgeleverd. Voorgesteld wordt voor de uitvoering van Wegen en Pleinen de Hoven een budget van € 5.500.000 (excl. btw) beschikbaar te stellen in 2021 en geheel te dekken ten laste van de beklemde middelen Rivier inde stad (is provinciale subsidie).

De raad voornoemd,

de voorzitter, de griffier,

ONTWERP
RAADSVOORSTEL

Griffienummer:

Onderwerp	Bekrachtiging geheimhouding Definitief Ontwerp wegen en pleinen De Hoven	
Programma	5. Aantrekkelijke stad, met een sterk	keuzelijst

Forum	oordeelsvormend	
Portefeuillehouder	Annelies de Jonge	
Inlichtingen bij	G van der Blink	
	0633748956.	j.schotlen@zutphen.nl

Soort bevoegdheid	☐ kaderstellend	☐ controlerend	☒ budgetrecht	☐ overig
Beleidsvrijheid	☒ geen	☐ beperkt	☐ ruim	
Programmabegrotingswijziging	☒ ja		☐ nee	

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor:

De geheimhouding te bekrachtigen van de op grond van artikel 25, tweede lid van de Gemeentewet door het college voorlopig opgelegde geheimhouding (vanwege het belang vermeld in artikel 10, lid 2 onder b Wet Openbaarheid van Bestuur) op:

- SSK-raming Wegen & Pleinen De Hoven Kragten
- SSK-raming Wegen & Pleinen De Hoven Civil Management
- Tabel vergelijk Wegen & Pleinen De Hoven

TOELICHTING

Inleiding/aanleiding

Ons college heeft op de in het besluit genoemde stukken geheimhouding opgelegd.
Wij stellen u voor deze geheimhouding te bekrachtigen in de eerstvolgende raadsvergadering, zodat deze geheimhouding niet vervalt.

Beoogd effect

Geheimhouding te waarborgen ten aanzien van de stukken die door het college als ‘geheim’ aan de raad zijn overgelegd.

Argumenten

1. *Zonder bekrachtiging vervalt de geheimhouding*

Ons college heeft op grond van artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet geheimhouding opgelegd ten aanzien van de in het besluit genoemde aan uw raad overgelegde stukken.
Deze geheimhouding vervalt als uw raad die niet in de eerstvolgende raadsvergadering bekrachtigt.

2. *Geheimhouding is nodig*

Op de stukken rust geheimhouding, omdat verstrekken van de informatie niet opweegt tegen het volgende belang:

- de economische of financiële belangen van de gemeente
  (artikel 10 lid 2 sub b Wob); want het project wegen en pleinen moet worden aanbesteed en de bijgevoegde bijlagen bevatten gespecificeerde ramingen.

Kanttekeningen

nvt

Risico’s

nvt

Communicatie/Vervolgtraject/Uitvoering

Alle raadsleden en forumleden nemen de geheimhouding in acht ten aanzien van de als ‘geheim’ aangeduide stukken totdat de geheimhouding wordt opgeheven.

Rapportage/evaluatie

nvt

Financiën

nvt

Bijlagen

--

Stukken die ter inzage liggen

SSK raming Wegen&Pleinen De Hoven Kragten
SSK-raming Wegen&Pleinen Civil management
Tabel vergelijk budgetten Wegen & Pleinen de Hoven

ONTWERP

BESLUIT

Griffienummer:

De raad van de gemeente Zutphen,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van met nummer ;

gelet op

b e s l u i t :

De geheimhouding te bekrachtigen van de op grond van artikel 25, tweede lid van de Gemeentewet door het college voorlopig opgelegde geheimhouding (vanwege het belang vermeld in artikel 10, lid 2 onder b Wet Openbaarheid van Bestuur) op:

- SSK-raming Wegen&Pleinen De Hoven Kragten
- SSK-raming Wegen&Pleinen De Hoven Civil Management
- Tabel vergelijk budgetten Wegen & Pleinen De Hoven

Aldus besloten in de openbare vergadering van
de raad van de gemeente Zutphen,
gehouden op:

De voorzitter, de griffier,