Bijlage 4. Reconstructie Bredestraat-zuid in Huissen

dd. 5 juli 2022

Inleiding

Uw gemeenteraad heeft op 23 september 2020 een motie aangenomen om gelijktijdig met de uitvoering van Plan Driegaarden fase 1 de wegindeling waar nodig aan te passen aan de veranderde verkeersstromen, conform het in maart 2020 aangenomen wegencategoriseringsplan. Voordat het bestemmingsplan Plan Driegaarden fase 1 ter vaststelling aan de raad is aangeboden, is eerst een aanvullend verkeersonderzoek 'Plan Driegaarden' uitgevoerd. Dit verkeersonderzoek toont aan dat de omliggende wegen de toename van verkeer kunnen verwerken, maar de weginrichting van een aantal wegen – waaronder de Bredestraat – niet voldoet aan de inrichtingskenmerken uit het Wegencategoriseringsplan Lingewaard 2020. Daarom is geadviseerd om een aantal verkeersmaatregelen te nemen.

Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad het Maatregelenprogramma GMP-plus vastgesteld. Dit is een korte termijn visie (2022-2025) om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Lingewaard te borgen. Het beleidsplan geeft inzicht in de actuele verkeersknelpunten.

Bij de vaststelling van het Maatregelenprogramma GMP-plus heeft de gemeenteraad besloten prioriteit te geven aan de maatregelen die in de top 10 zijn opgenomen. Hieronder vallen zes infrastructurele projecten, drie verkeersonderzoeken én het project Aanpak bochten Karstraat. Voor het project 'Bochten Karstraat' is besloten om te bezien hoe het traject Bochten Karstraat kan worden aangepast, zodat veiligheid en doorstroming verbeterd kan worden tegen lagere kosten dan nu gereserveerd. Hierbij wordt primair uitgegaan van het bestaande tracé.

In de aangenomen motie 'Scenario's kosten GMP-plus' is het college verzocht voor het zomerreces van 2022 de raad te informeren over de mogelijke scenario's voor de financiering van de zes genoemde infrastructurele projecten. De reconstructie van de Bredestraat-zuid is één van deze zes infrastructurele projecten uit de top 10 van het Maatregelenprogramma GMP-plus.

Doelstelling

Het doel van de reconstructie van de Bredestraat-zuid is om het gebruik, de functie en vormgeving van de weg in balans te brengen. Hiermee proberen we het verkeersveiligheidsrisico te minimaliseren en de leefbaarheid te verbeteren.

<u>Huidige situatie</u>

De Bredestraat is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type I. De weg loopt vanaf de Van Voorststraat tot aan de Hoeve, waarbij het noordelijk deel een ander profiel heeft dan het zuidelijke deel. Daarom is er onderscheid gemaakt tussen de Bredestraat-noord en Bredestraat-zuid. Op de Bredestraat-zuid zijn langzaam en gemotoriseerd verkeer van elkaar gescheiden, wat past bij de geldende maximumsnelheid van 50 km/uur. Dit is echter bereikt door voetgangers en fietsers van dezelfde infrastructuur gebruik te laten maken, wat bepaald niet ideaal is. Deze combinatie zorgt voor een hoog verkeersveiligheidsrisico en heeft een negatief effect op de leefbaarheid. Mede door de komst van Plan Driegaarden zal de hoeveelheid verkeer op deze weg toenemen. De noodzaak voor het nemen van maatregelen neemt daarmee toe.

<u>Wegencategoriseringsplan Lingewaard 2020</u>

In het wegencategoriseringsplan is de Bredestraat gecategoriseerd als erftoegangsweg type I. Dit betekent dat de weg naast een verblijfsfunctie ook een (licht) ontsluitende functie heeft voor de woonwijken daaromheen. Juist vanwege deze dubbelfunctie is het belangrijk om goed naar de weginrichting te kijken.

<u>Landelijke discussie 50-30 kilometer per uur</u>

Op landelijk niveau wordt er gewerkt aan een nieuwe wegcategorie GOW30, een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur en inrichtingskenmerken die daarbij passen.

De nieuwe wegcategorie is nodig om het aantal verkeersongevallen te beperken. De vermenging van een stroom- en verblijfsfunctie op één weg leidt vooral bij smalle wegen tot hoge verkeersveiligheidsrisico's. Door ruimtegebrek is het vaak niet mogelijk om hier de weginrichting en vormgeving dusdanig aan te passen. Daarom is het in die gevallen beter om de snelheid aan te passen. Door een veilige snelheid als uitgangspunt te nemen, kan de wegcategorisering beter worden aangepast op lokale omstandigheden.

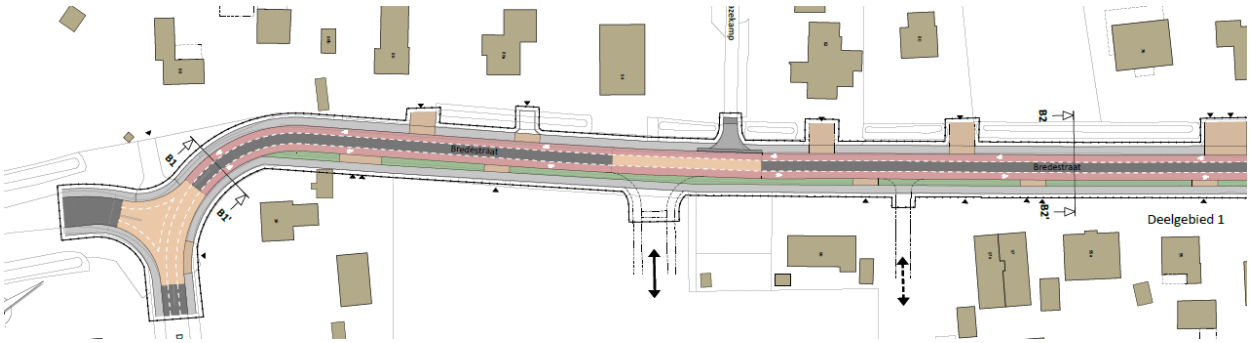
Naar verwachting heeft de nieuwe wegcategorie GOW30 veel overeenkomsten met onze categorie ETW type 1 uit het vigerende wegencategoriseringsplan. Op dit moment zijn de landelijke inrichtingskenmerken en ontwerprichtlijnen voor de GOW30 nog niet vastgesteld. Naar verwachting worden deze pas eind 2022 gepubliceerd. Vooruitlopend hierop hebben we, inspelend op de landelijke ontwikkelingen en in overleg met adviseurs uit onze regio in ontwerperscafé van het CROW, een vormgeving gekozen die zowel de verkeersveiligheidseisen zoveel mogelijk tot uiting laat komen en tegelijkertijd zo goed mogelijk past binnen het huidige wegencategoriseringsplan.
Figuur 1 laat zien welke weginrichting we willen gaan toepassen op erftoegangswegen type I, waaronder de Bredestraat. Deze weginrichting past binnen het bestaande beleid.



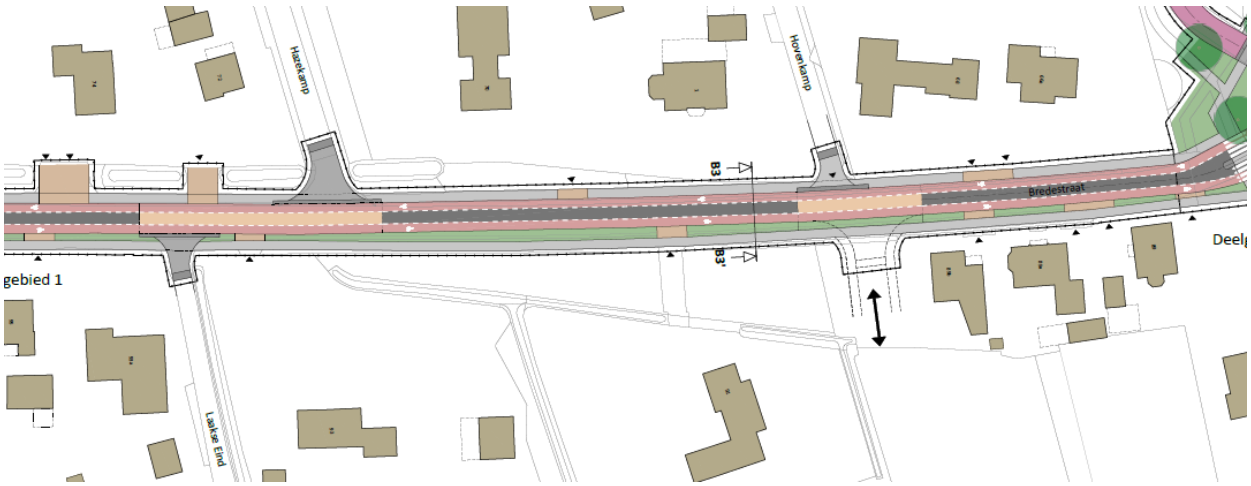
Figuur 1. Voorbeeld wegprofiel GOW30 (bron: Brochure GOW30 Goudappel 2022).

Schetsontwerp

Het uitgangspunt is het snelheidslimiet te verlagen van 50 naar 30 kilometer per uur. In vergelijking met de huidige situatie willen we meer comfort en ruimte aan de fietser geven door brede rode fietsstroken in asfalt aan te leggen. Het middengedeelte wordt in klinkers uitgevoerd wegens de herkenbaarheid en geloofwaardig van een 30 kilometer per uur weg. Ter hoogte van de kruispunten gaan we het middengedeelte in een afwijkende kleur aanleggen. Dit doen we om de attentiewaarde te verhogen. De weggebruiker bevind zich immers in een 30 km/uur-zone. Dit betekent niet dat de kruispunten gelijkwaardig worden. De voorrang regelen we door de zijrichtingen met uitritconstructies vorm te geven. De Bredestraat blijft vanwege de functie in de voorrang.

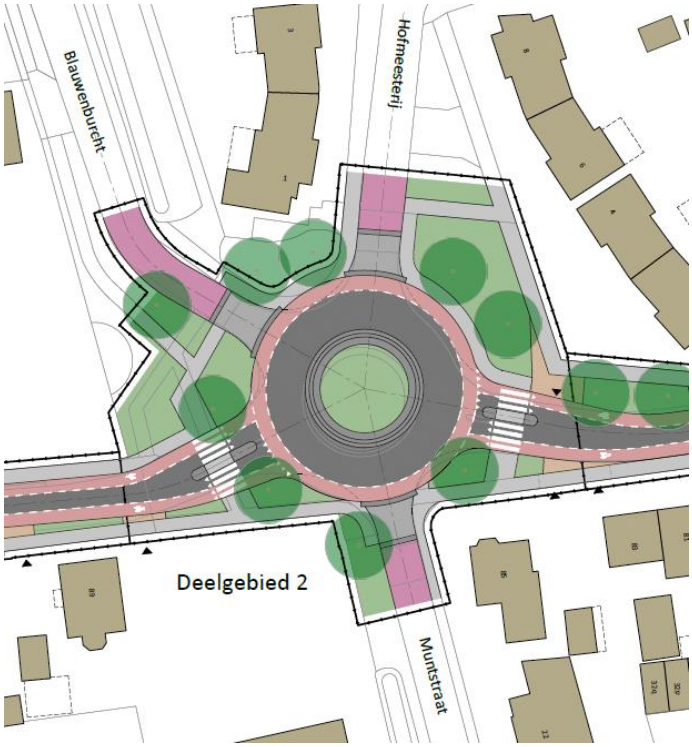


Figuur 2. : Schetsontwerp Bredestraat Zuid (Hoeve tot Laakse Eind).



Figuur 3. Schetsontwerp Bredestraat Zuid (Laakse Eind tot Rotonde Muntstraat).

De rotonde Muntstraat-Bredestraat-Blauwenburcht-Hofmeesterij is onderdeel van dit project (figuur 4). Daar gaan we de verkeersveiligheid verbeteren door de rotonde te voorzien van fietsvoorzieningen. Dit is in de huidige situatie een probleem. Daarnaast leggen we zebrapaden aan om de oversteekbaarheid voor voetgangers te verbeteren.



Figuur 4. Schetsontwerp Rotonde Muntstraat.

Globale kostenraming

De kosten voor de Bredestraat-zuid (incl. rotonde Muntstraat) bedragen:

Bredestraat-zuid:	€ 847.000,-
Rotonde Muntstraat:	€ 312.000,- +
Totale kosten	€ 1.159.000,- (excl. BTW)