In de politieke avond mbt de mobiliteitsvisie en -uitvoeringsagenda is door misverstand een aantal vragen niet meegenomen.

Schriftelijk

30 km zones

- **De Eltensestraat, v Dorth en Medler zijn ook doorgaande wegen. Mogen deze geheel 30 km p/u worden?**
    - Ja, op dit moment zijn deze wegen nog doorgaand. In de Mobiliteitsvisie 2040 (en al eerder in het Mobiliteitsplan 2016-2026) is het plan om de maximumsnelheid hier te verlagen naar 30 km/u. Daarnaast maken deze wegen deel uit van het hoofdfietsroutenetwerk van Duiven. Het doel is om het verkeer van noord naar zuid en vice versa zo veel mogelijk via de buitenring te laten rijden: aan de westkant via de Westsingel en Saturnus, en aan de oostkant via de Vergertlaan en Zuidsingel. Dit voorkomt dat verkeer dwars door het dorp rijdt via de Burgemeester van Dorth tot Medlerstraat en de Eltensestraat. Op deze manier verbeteren we de leefbaarheid voor omwonenden en stimuleren we het gebruik van de fiets, doordat autorijden in deze straten minder aantrekkelijk wordt.
- **Waarom is er voor gekozen om het restant Bellefleur en Zilverschoon niet mee te nemen als 30 km p/u zone, gezien de toename van de verkeersintensiteit wanneer gebouwd wordt op Biezekampen.**
    - De Zilverschoon en Bellefleur zijn verbindingswegen naar de Vergertlaan en hebben op de delen waar de maximumsnelheid 50 km/u is vrij liggende fietspaden. Als we de snelheid hier zouden verlagen, wordt het juist aantrekkelijker om de Burgemeester van Dorth tot Medlerstraat en de Eltensestraat als noord-zuidverbinding te gebruiken – en dat willen we voorkomen. Daarnaast zijn Bellefleur en Zilverschoon, gezien hun huidige wegprofiel, veilig en geschikt om als 50 km/u-wegen te behouden.

OV:

De OV aansluitingen op industrieterrein en binnen gemeente staan op pagina 2 gedetailleerde kaarten bijlage.

- **De tunnels onder spoor Eltensestraat en Vergertlaan zijn deze incl. snelfietspaden? Wanneer niet hoe wordt dan voorkomen dat hier gevaarlijke verkeersituatie ontstaan?**
    - De exacte inrichting van deze onderdoorgangen is nog niet bekend. Het belangrijkste doel is om de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers te verbeteren en de barrièrewerking te verminderen. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met snelfietspaden, evenals de infrastructuur voor auto's en voetgangers.

- **Hoe wordt gezorgd dat deze verdiepte aanleg geen racebaan wordt wanneer geen obstakels meer zoals nu rondom fietspad oversteek en de spoorwegovergang zelf.**
    - Dit is een belangrijk aandachtspunt en wordt meegenomen in de technische uitwerking. Op dit moment kunnen we hier nog geen uitspraken over doen. De weg zal worden ingericht volgens de geldende richtlijnen die aansluiten bij de dan geldende maximumsnelheid.

- **Wat zijn de totale kosten van en wie betaald deze tunnels, is dit de NS? Wat zijn de kosten voor de gemeente Duiven.**
    - Uit onderzoek blijkt dat een onderdoorgang de meest toekomstbestendige oplossing is voor deze spoorwegovergangen. In principe ligt de verantwoordelijkheid voor de realisatie bij ProRail en de provincie Gelderland, als concessiehouder voor het openbaar vervoer. De gemeenten met gelijkvloerse spoorwegovergangen langs deze spoorcorridor (Duiven, Zevenaar, Montferland en Doetinchem) hebben hierin een lobbyfunctie om dit proces te ondersteunen. Er worden vooralsnog geen kosten verwacht voor de gemeente Duiven.

- **Zijn de verdiepte tunnels toegankelijk voor alle verkeer incl. landbouwvoertuigen, vrachtverkeer en hulpdiensten? Of zijn er beperkingen voorzien?**
    - Alle huidige gebruikers van de gelijkvloerse oversteek kunnen deze ook bij een tunnel blijven gebruiken. Er worden geen beperkingen verwacht.

<u>MOTIE</u>

- De punten uit de DOED motie en de voorliggende uitkomsten onderzoeken omtrent leefbaarheid en verkeersgeluid/trillingen, zijn goed verwerkt binnen het hoofdstuk bereikbaarheid. Complimenten en dank hiervoor. **Hoe wordt het afwegingskader tussen deze elementen leefbaarheid en geluid en andere elementen uit het STOMP principe vorm gegeven? Welke invloed heeft de raad op dit kader en het vaststellen van een afwegingskader hiervan? Welke rol spelen geldende normen in dit afwegingskader en hoe worden deze betrokken?**
    - Het afwegingskader tussen leefbaarheid, geluid en andere elementen uit het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS, Privéauto) wordt integraal benaderd binnen alle projecten die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie. Dit betekent dat alle aspecten – zoals verkeersveiligheid, doorstroming, duurzaamheid en ruimtelijke inpassing – in samenhang worden beoordeeld. Met het hanteren van het STOMP principe, geven we meer prioriteit aan lopen en fietsen en dragen we direct bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het voorkomen van geluid- en trillingshinder. De gemeenteraad bepaalt de kaders en prioriteiten, bijvoorbeeld door middel van moties en amendementen, en beslist uiteindelijk over de Mobiliteitsvisie en de daaruit voortvloeiende maatregelen. Geldende normen op het gebied van geluid, trillingen en luchtkwaliteit spelen een essentiële rol binnen dit kader. Deze normen, zoals vastgesteld in wet- en regelgeving, vormen de minimale eisen waaraan maatregelen moeten voldoen. Daarnaast kunnen aanvullende beleidsdoelen (zoals bijvoorbeeld het hanteren van het STOMP principe) van de gemeente of provincie worden meegenomen om de leefbaarheid verder te verbeteren.