Bijlage 2. Toelichting aanpak rotonde Van der Mondeweg – Van Elkweg – Van Nispenlaan in Bemmel (samen met de provincie Gelderland)

dd. 5 juli 2022

Inleiding

In 2019 heeft de provincie Gelderland groot onderhoud gepleegd aan de Van der Mondeweg (N839) en de Van Elkweg (N839) gereconstrueerd. Destijds is naar de verkeerssituatie van de rotonde Van der Mondeweg-Van Elkweg-Van Nispenlaan gekeken, maar aanpassingen aan de rotonde zijn toen niet meegenomen. Ook zijn andere knelpunten in Haalderen, zoals de oversteekbaarheid van de Van der Mondeweg voor langzaam verkeer ter hoogte van de Aldi, niet meegenomen in deze werkzaamheden.

Adviesbureau Sweco heeft in 2019 in opdracht van de provincie een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de meest wenselijke- en kansrijke varianten voor de aanpak van deze rotonde. Bij dit onderzoek zijn de platforms van Haalderen en Bemmel-oost en het OBC betrokken. Er is toen al geconstateerd dat de rotonde het verkeer in de spitsperioden niet goed kan verwerken. Rekening houdend met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Haalderen, Gendt en Doornenburg zijn twee kansrijke varianten naar voren gekomen voor de aanpassing van de rotonde:
1) Verkeersregelinstallatie (VRI)
2) Meerstrooksrotonde.

Vanaf 2020 is de planvoorbereiding opgestart voor de realisatie van het woningbouwplan ‘t Hof van Klein Baal in Haalderen. Het gaat hierbij om circa 55 woningen op de hoek van de Van der Mondeweg en Lage Zandsestraat. Met de realisatie van dit woningbouwplan én de geplande woningbouwplannen in Gendt en Doornenburg zal het verkeersaanbod op de Van der Mondeweg en op de rotonde verder gaan toenemen. Hierdoor neemt de noodzaak voor het nemen van passende (infrastructurele) maatregelen toe. In 2021 is daarom onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen voor de ontsluiting van het woningbouwplan ’t Hof van Klein Baal op de Van der Mondeweg. Meerdere schetsontwerpen zijn besproken met omwonenden, het platform Haalderen Leeft en de Provincie Gelderland. Hier is de voorkeur uitgesproken voor het afsluiten van de bestaande aansluiting van de Lage Zandsetraat op de Van der Mondeweg, het realiseren van een nieuwe aansluiting op de Van der Mondeweg ter hoogte van de Aldi én het realiseren van een tweerichtingen fietspad ten zuiden van de Van der Mondeweg,

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. 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 infrastructurele projecten. De aanpak van de rotonde Van der Mondeweg-Van Elkweg-Van Nispenlaan is één van de zes infrastructurele projecten uit de top 10 van het Maatregelenprogramma GMP-plus.

Doelstelling aanpak rotonde

Het doel van de aanpak van de rotonde is het verbeteren van de verkeersveiligheid van met name de overstekende fietsers en het verbeteren van de doorstroming op de provinciale N839 voor het gemotoriseerd verkeer.

Aanvullend verkeersonderzoek

In afstemming met de provincie Gelderland heeft Sweco in 2022 eerst een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd naar mogelijke aanpassingen aan de rotonde in combinatie met een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Van der Mondeweg en een aangepaste aansluiting van het woningbouwplan ’t Hof van Klein Baal op de Van der Mondeweg.

Het aanvullende verkeersonderzoek voor de rotonde van Nispenlaan omvat simulaties van het verkeer, schetsmatige inpassing van maatregelen en een kostenraming.

Om een goed beeld te krijgen van de effecten van de maatregelen op de verkeersafwikkeling zijn In het verkeersonderzoek zijn meerdere varianten gesimuleerd voor een maatgevende ochtendspitsperiode.
Uit eerdere onderzoeken is naar voren gekomen dat het verkeersaanbod in de ochtendspits het hoogst is en het verkeersaanbod in de avondspits meer verspreid is over de namiddag.

Het gaat hierbij om de volgende varianten:
1. De bestaande situatie (huidige rotonde zonder plan 't Hof van Klein Baal);
2. De bestaande rotonde met een tweerichtingenfietspad (met minder overstekende fietsers bij de rotonde);
3. Een toekomstige situatie (rotonde inclusief een tweerichtingenfietspad en inclusief 't Hof van Klein Baal);
4. Een toekomstige situatie met een verkeersregelinstallatie (VRI).

Resultaten
Uit de uitgevoerde simulatie van de bestaande situatie (variant 1) volgt dat er twee momenten zijn waarin er sprake is van stagnatie op de doorstroming. Eén ten gevolge van gemotoriseerd verkeer (rond 7:30) en ten gevolge van overstekende fietsers (tussen 8:00 en 9:00). In deze situatie ontstaat er een wachtrij van ca. 500 m.

Bij variant 2 is sprake van 1 stagnatiemoment (rond 7:30) van gemotoriseerd verkeer. De stagnatie door overstekende fietsers is flink gereduceerd en leidt niet lange wachtrijen. In deze situatie ontstaat er (rond 7:30) een wachtrij van ca. 350 m.

Bij variant 3 is sprake van een lichte stijging op stagnatiemoment (rond 7:30) van gemotoriseerd verkeer. De stagnatie door overstekende fietsers is nagenoeg gelijk aan variant 2. In deze situatie ontstaat er (rond 7:30) een wachtrij van ca. 400 m.

Uit de simulatie met de VRI (variant 4) volgt dat op het piekmoment (rond 7:30) van verkeersaanbod de wachtrij 150-200 m is, die tijdens groen wordt weggewerkt. Door de VRI ontstaat er wel een wachttijd voor overstekende fietsers. Met te verwachten verkeersgroei als gevolg van woningbouwontwikkelingen in 2030-2040 zal een intelligente VRI (iVRI) gewenst zijn om stagnatie te beperken. De simulaties tonen dat de wachttijden bij de piekmoment rond 7:30 met een VRI tot 1/3 worden teruggebracht.

Conclusies
Uit de simulaties blijkt dat de aanleg van een tweerichtingenfietspad (variant 2) direct een positief effect heeft op de doorstroming ten tijde van het piekmoment rond 08.00-09.00 uur, doordat er minder schoolgaande fietsers oversteken, maar dat er nog wachtrijen blijven bestaan rond het piekmoment van 07.30 uur. Door de geplande woningbouwontwikkelingen (variant 3) nemen de wachtrijen weer verder toe. Het realiseren van een iVRI in combinatie met een tweerichtingenfietspad heeft het meest positieve effect op de verkeersdoorstroming. Deze variant heeft daarom ook de voorkeur.

Een meerstrooksrotonde is niet gesimuleerd. Deze zal zeker een zeer positief effect hebben op de doorstroming, maar betekent ook dat er een fietstunnel gerealiseerd moet worden onder de Van der Mondeweg. Vanwege het benodigde ruimtebeslag en de hoge kosten daarvan is het niet realistisch dat deze variant wordt uitgevoerd.

Procedures
Het realiseren van kruispunt met iVRI, een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde en het aanpassen van de aansluiting van het plan 't Hof van Klein Baal op de Van der Mondeweg past niet binnen de eigendomsgrenzen en het vigerende bestemmingsplan. Om deze variant mogelijk te maken is verwerving van grond vereist en aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Globale kostenramingen
Op basis van de ontwerpschetsen zijn voor de varianten kostenramingen opgesteld.

variant	kostenraming	
1) Huidige rotonde	n.v.t.	
2) Huidige rotonde + 2 richtingen fietspad	€ 2,0 miljoen	
3) Huidige rotonde + 2 richtingen fietspad (+ ontwikkelingen)	€ 2,0 miljoen	geen extra kosten;
4) Verkeer Regel Installatie (iVRI)	€ 4,0 miljoen	Incl. tweerichtingenfietspad
5) Meerstrooksrotonde	€ 7,1 miljoen	Incl. tweerichtingenfietspad en fietstunnel

De realisatiekosten van een meerstrooksrotonde (variant 5) zijn dermate hoog (en vraagt een enorm ruimtebeslag) dat deze hoge kosten niet opwegen tegen de te verwachten positieve effecten op de verkeersdoorstroming. Om voorbereid te zijn op de toekomstige ontwikkelingen wordt geadviseerd variant 4 samen met de provincie verder uit te werken én € 2.000.000,- te reserveren als de bijdrage in de totale kosten voor de aanpassing van de rotonde, het realiseren van een tweerichtingenfietspad en de aansluiting van ’t Hof van Klein Baal.

De Van der Mondeweg is een provinciale weg (N839). Om de gewenste aanpassingen mogelijk te maken zal de gemeente een bijdrage moeten doen in de kosten. Op basis van onderlinge afspraken zal de bijdrage (cofinanciering) naar verwachting 50% zijn van de verwachten realisatiekosten.

Afstemming, communicatie & participatie
Na besluitvorming door onze Raad volgt de nadere uitwerking van de planlocatie en beoordeling door de provincie Gelderland. Bij positieve beoordeling zal de participatie met de omgeving worden opgestart (informeren, raadplegen). Samen met de afdeling communicatie en Provincie Gelderland zal daartoe een communicatieplan worden opgesteld.

De aanpassing van de rotonde en de aansluiting van ’t Hof van Klein Baal zijn nog niet opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van de provincie Gelderland. In kader van het verstedelijkingsprogramma heeft de Provincie een knelpuntenlijst hoofdinfrastructuur opgesteld. Het knelpunt rotonde Van der Mondeweg en de aansluiting van ’t Hof van Klein Baal zijn aan de lijst toegevoegd. De Provincie en het Rijk bespreken deze lijst met projecten in juli 2022 om alsnog projecten op te nemen in het MIRT. Bij een positieve beoordeling volgt eind november 2022 een definitief akkoord.

Planning
De planning is om na een positief besluit van de gemeenteraad en een akkoord van de provincie in het eerste kwartaal van 2023 een voorlopig ontwerp gereed te hebben met een gedetailleerdere kostenraming. Deze ontwerptekening vormt vervolgens de basis voor de benodigde grondaankopen en bestemmingsplanwijziging. De verwachting is dat de provincie pas in 2025 kan starten met de uitvoering. Deze planning dient nog opgesteld en afgestemd te worden met de Provincie Gelderland.

Risico’s
- Geen akkoord van de Raad op financiële bijdrage
- Geen akkoord van het Rijk en Provincie om beoogde plan in het MIRT op te nemen (financiële bijdrage)
- Doorlopen van de bestemmingsplanwijziging
- Het verwerven van benodigde gronden.