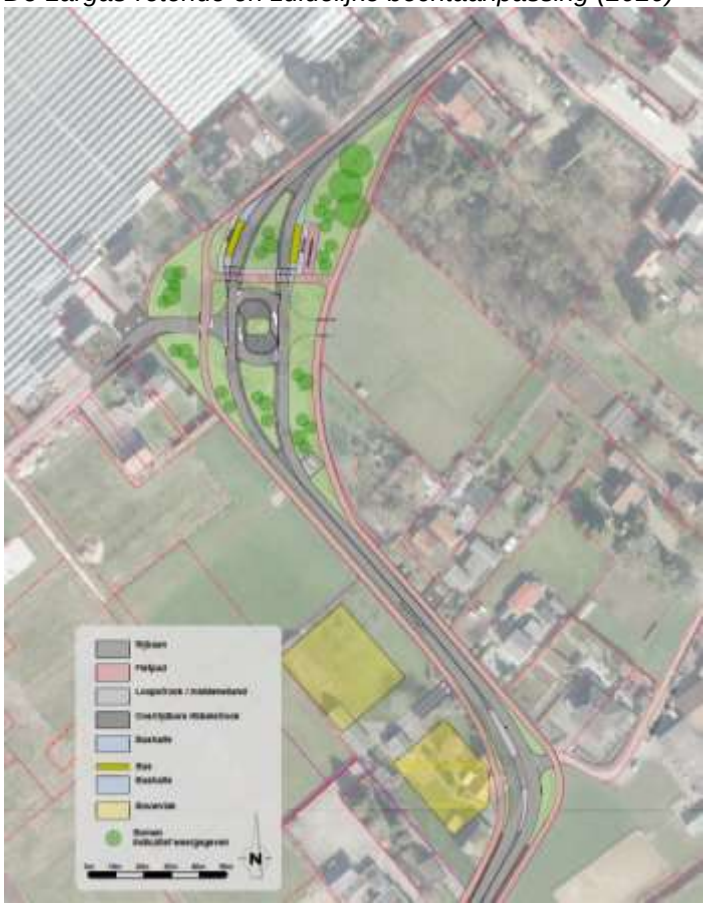
Bijlage 7 Toelichting Bochten Karstraat

Uw gemeenteraad heeft op 8 juli 2021 het Maatregelenprogramma GMP-plus vastgesteld. Bij de besluitvorming over dit onderwerp is het amendement “Een bocht te ver” aangenomen.

Met dit amendement is het onderdeel van het besluit over het GMP-plus, punt 2 “*financiële haalbaarheid Bochten Karstraat onderzoeken en een geactualiseerde kostenramingen maken*” vervangen door ”*te bezien hoe het traject Bochten Karstraat kan worden aangepast zodat veiligheid en doorstroming verbeterd worden tegen lagere kosten dan nu gereserveerd. Hierbij wordt primair uitgegaan van het bestaande tracé*.”
Op basis van dit amendement zijn er verschillende alternatieven uitgewerkt voor de noordelijke en zuidelijke bocht. Dit in relatie tot het eerdere voorliggende ontwerp, de Largas-rotonde (noordelijke bocht) en de zuidelijke bochtaanpassing, die te duur werd bevonden.

De Largas-rotonde en zuidelijke bochtaanpassing (2020)



De informatie in deze informatienota bestaat uit een beknopte toelichting per variant (uitgebreide beschrijving staat in de rapportage in bijlagen), de procesbeschrijving en kostenraming per variant.
In de bijlagen zijn toegevoegd:

1. Rapport Varianten bochten Karstraat te Huissen (Newae d.d. 24 februari 2022).
2. Second opinion bochten Karstraat (Bureau Goudappel d.d. 4 mei 2022).
3. Verslag inspraakbijeenkomsten ondernemers, belanghebbenden en omwonenden en de ontvangen schriftelijke reacties.

De alternatieve varianten zijn:

- De basisvariant (noord en zuid).
- Variant groot onderhoud (noord en zuid).
- Variant GOW 30 km/h (noord en zuid).
- Raadsvariant (noord en zuid).
- Uitbuigingsvariant (zuid).

Wij hebben ook gekeken naar de haalbaarheid voor een knip voor doorgaand vrachtverkeer. Dit om de overlast van het vrachtverkeer voor omwonenden op de Karstraat en centrum Huissen te beperken. Hierover is in deze nota een paragraaf opgenomen.
De rapportage in de bijlage geeft een toelichting op de verschillende ontwerpen. Later in deze nota geven we een beknopte toelichting op de varianten met de hiermee gemoeide kostenraming (prijspeil 2022, exclusief BTW).

Doelstelling project Bochten Karstraat
Het doel van het project Bochten Karstraat is om door de uitvoering van een reeks maatregelen de verkeersveiligheid en -doorstroming voor zowel het langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer te verbeteren.
Het grootste knelpunt in de huidige situatie is de krapte (beschikbare breedte) in beide bochten. Door een gebrek aan ruimte kunnen twee tegemoetkomende vrachtwagens (en/of bussen) elkaar niet gelijktijdig passeren. Hierdoor ontstaan onveilige situaties en wordt de verkeersdoorstroming belemmerd.
Ook is de oversteek voor het langzaam verkeer onveilig. De naast de weg gelegen fietspaden* worden als onveilig ervaren/beschouwd.

**Fietstellingen: in april 2022 hebben er fietstellingen in de bochten van de Karstraat plaatsgevonden. Aan de noordoostzijde fietsen meer dan 1000 fietsers per etmaal met een maximale intensiteit van circa 150 per uur. Aan de zuidwestzijde fietsen meer dan 1150 fietsers per etmaal, met een maximale intensiteit van circa 250 per uur.*

Subsidie
In het kader van het project Carway heeft de provincie in 2017 een subsidie verstrekt om de verkeerssituatie op vier verschillende locaties op de Karstraat te verbeteren. In de voorwaarden is opgenomen dat de maatregelen uitgevoerd moeten zijn voor 1 juli 2022. Gezien de vertraging in het proces om tot herinrichting te komen, hebben wij de provincie om uitstel gevraagd. Afhankelijk van het besluit omtrent de uitvoering van de bochtaanpassingen en het halen van de doelstellingen besluit de provincie of en in welke mate de subsidie wordt verstrekt. De ramingen genoemd in deze raadsinformatienota zijn inclusief de provinciale subsidie.

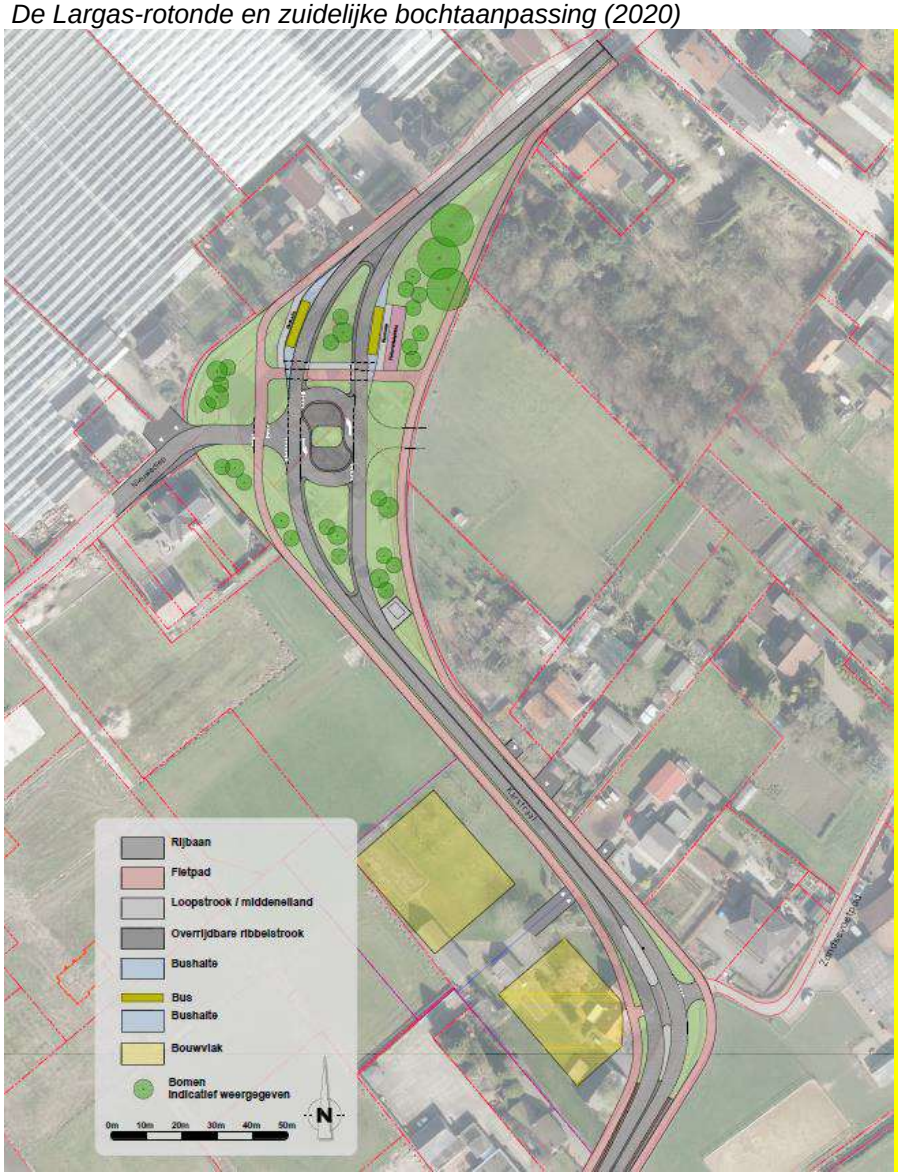
De varianten, de kosten en het ontwerpproces
Een extern verkeersadviesbureau heeft, op basis van hetgeen gesteld is in het amendement, een vijftal ontwerpen gemaakt (volledige beschrijving in bijlage 1).
Gezien het belang voor de verkeersveiligheid van dit project hebben twee gecertificeerde CROW verkeersveiligheidsadviseurs deze ontwerpen getoetst. De rapportage met hun bevindingen en oordeel is toegevoegd in bijlage 2.
Op basis van de nu voorliggende ontwerpen hebben wij twee inspraakbijeenkomsten georganiseerd: één voor de (grotere) logistieke ondernemers in de gemeente en één voor omwonenden. Daarnaast hebben wij ook diverse belangengroepen (politie, VVN, fietsersbond, hulpdiensten, busmaatschappij, e.d.) gevraagd hun mening te geven. De uitkomst van deze bijeenkomsten/consultatie is samengevat in het verslag dat in bijlage 3 is toegevoegd.

De varianten
Hieronder volgt een beknopte beschrijving van de varianten. Een meer uitgebreide beschrijving, inclusief de voordelen en nadelen van alle varianten, staan in de rapportage van Newae (bijlage 1). De second opinion over de ontwerpen en de verkeersveiligheidsbeoordeling en effecten voor de doorstroming staan in het rapport van Goudappel (bijlage 2).

De LARGAS-rotonde (ter informatie)

In de eerdere besluitvorming is de LARGAS-rotonde voorgesteld, maar is bij de besluitvorming afgewezen vanwege de hoge aanlegkosten. Voor het vergelijk van de varianten hebben we deze variant wel opgenomen ter de beeldvorming. De beoogde kosten zijn hierbij geactualiseerd voor om een passend vergelijk te kunnen maken met de andere varianten.

De Largas-rotonde en zuidelijke bochtaanpassing (2020)



De kosten voor deze aanpassing van de noordelijke en zuidelijke bocht:

	LARGAS-oplossing (incl. aanpassing zuidelijke bocht)
Kosten:	€ 6.226.000
Subsidiebeschikking	€ 968.000
Benodigde investeringsbudget:	€ 5.258.000

Alle bedragen zijn:

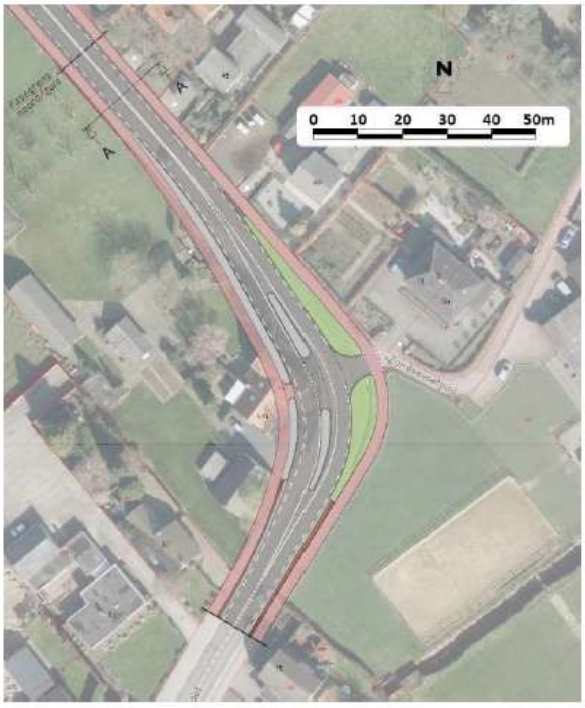
- *exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2022*
- *exclusief planschade en eventuele overige schadeclaims.*

De basisvariant (noord en zuid)

Door verwerving van gronden is het mogelijk een ruimere bochtstraal te realiseren. Bij deze variant is het mogelijk om een gefaseerde oversteek voor fietsers te realiseren en een opstelplaats voor voertuigen die vanuit het Nieuwediep of Zandsedwarsstraat de Karstraat op willen rijden.
De parkeerplaatsen die als gevolg van dit ontwerp verloren gaan bij Karstraat 59 a en b worden gecompenseerd op de locatie van de te verwerven horecagelegenheid De Gulle Goedzak.



Bocht noord



Bocht zuid

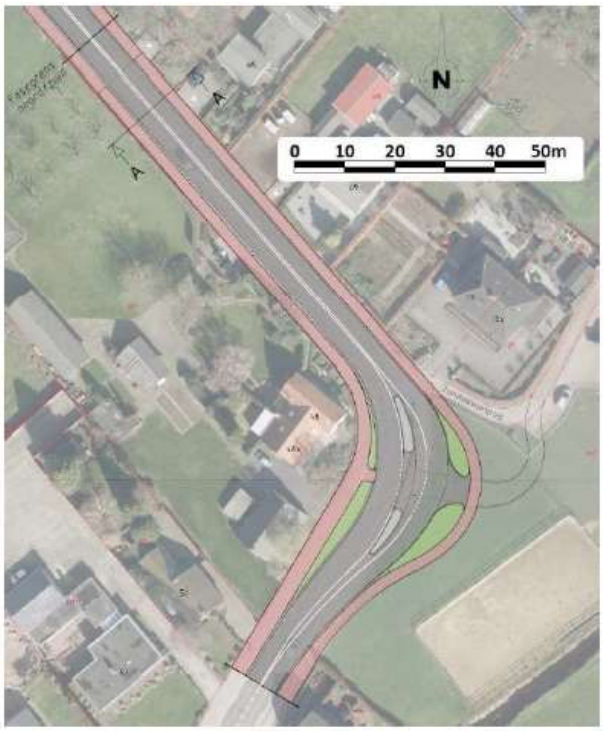
De kosten voor deze aanpassing van de noordelijke en zuidelijke bocht zijn geraamd op:

	Noordelijke bocht:	*Zuidelijke bocht*
Kosten:	€ 2.286.000	€ 1.926.000
Subsidiebeschikking	€ 544.000	€ 424.000
Benodigde investeringsbudget:	€ 1.742.000	€ 1.502.000

Alle bedragen zijn:
- *exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2022*
- *exclusief planschade en eventuele overige schadeclaims.*

Risico:
- *Op het moment van het opstellen van deze informatienota was er nog geen overeenstemming met de grondeigenaar (Karstraat 59a en 59b) over de verwerving van een deel van de parkeerplaats (circa 59 m2). Zie pagina 11 rapport Varianten bochten Karstraat te Huissen (Newae 24 februari 2022).*
- *Wij gaan ervan uit dat de subsidie beschikbaar blijft.*
- *Wij gaan ervan uit dat de financiële bepalingen zoals opgenomen in de overeenkomst met eigenaren Karstraat 48 in stand blijven.*

- **Uitbuigingsvariant (zuid)**
  Als alternatief voor de basisvariant Zuid is een variant ontworpen waarbij het onroerend goed aan de binnenzijde van de bocht kan blijven staan. De verwerving van een kavel/grasland aan de oostzijde is hiervoor een vereiste.



	Zuidelijke bocht
Kosten:	€ 1.309.000
Subsidiebeschikking	€ 424.000
Benodigde investeringsbudget:	€ 885.000

Alle bedragen zijn:
- *exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2022.*
- *exclusief planschade en eventuele overige schadeclaims.*

Risico:
- *Wij gaan ervan uit dat de subsidie beschikbaar blijft.*
- *Wat gaan ervan uit dat de financiële bepalingen zoals opgenomen in de overeenkomst met eigenaren Karstraat 48 in stand blijven.*

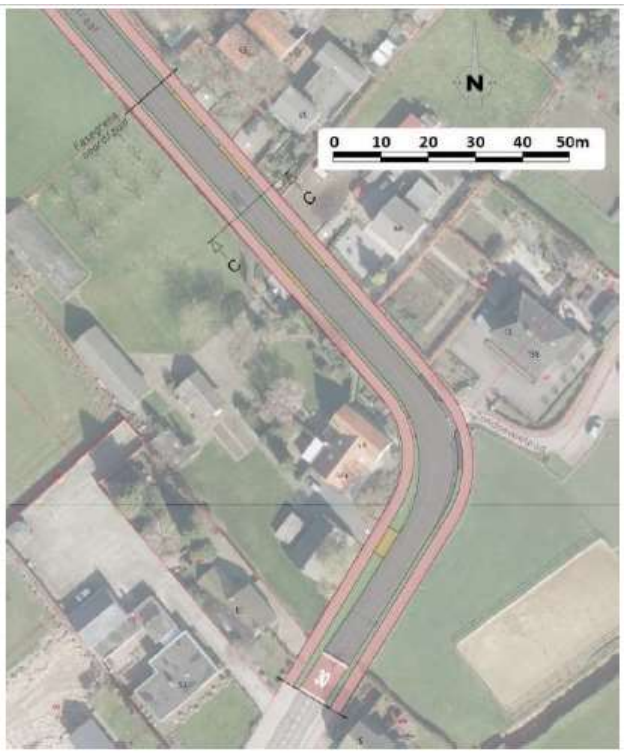
- **Variant GOW 30 km/h (noord en zuid)**

Deze variant is gebaseerd op de actuele landelijke discussie om de snelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen naar 30 km/uur. Dit betekent een nieuwe wegcategorie voor GebiedsOntsluitingsWegen (GOW, stroomwegen). Op dit moment is er nog geen beproefd wegprofiel beschikbaar voor dit type weg. Immers bij een gangbare 30 km/uur weg zitten motorvoertuigen en fietsers op dezelfde rijbaan. Dit wordt in deze situatie niet wenselijk geacht.

Om tegemoet te komen aan de vraag (ook van omwonenden) is gekozen voor een variant waarbij de weg gedeeltelijk wordt afgewaardeerd naar een inrichtingsvariant die past bij de traditionele ontwerprichtlijnen van een 30 km/uur-regime maar met behoud van een doorstromingsfunctie en vrijliggende fietspaden. De bestaande weg wordt hier versmald van 6,5 m naar 6.2 m.



Bocht noord



Bocht zuid

Kosten:	€ 802.000	€ 812.000
Subsidiebeschikking	€ 544.000	€ 424.000
Benodigde investeringsbudget:	€ 258.000	€ 388.000

Alle bedragen zijn:

- *Exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2022.*
- *exclusief planschade en eventuele overige schadeclaims.*

Risico:

- *Wij gaan ervan uit dat de subsidie beschikbaar blijft voor deze variant. Dit moeten we nog met de provincie bespreken.*
- *Wij gaan ervan uit dat de financiële bepalingen zoals opgenomen in de overeenkomst met eigenaren Karstraat 48 in stand blijven.*

- **Raadsvariant (noord en zuid)**
  Deze variant (aangedragen door de fractie van GroenLinks) is een subvariant waarbij de GOW 30 km uur variant wordt uitgebreid met de keuze om de fietsers via een alternatieve route niet langs de bochten te geleiden (oude trambaan en toekomstig fietspad Nieuwediep/Hortensialaan). We gebruiken de vrijkomende ruimte voor het verbreden van de bochten.



Bocht noord



Bocht zuid

Kosten:	€ 829.000	€ 797.000
Subsidiebeschikking	€ 544.000	€ 424.000
Benodigde investeringsbudget:	€ 285.000	€ 373.000

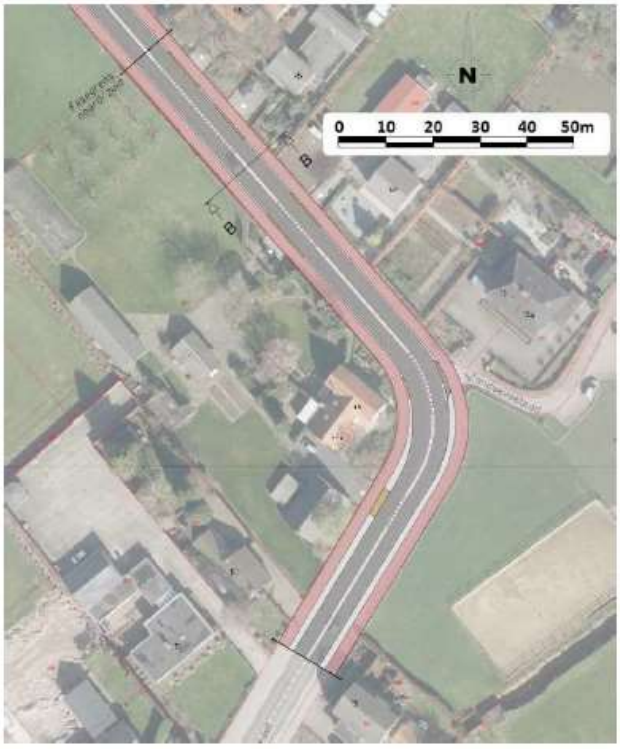
Alle bedragen zijn:
- *Exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2022.*
- *exclusief planschade en eventuele overige schadeclaims.*

Risico:
- *Wij gaan ervan uit dat de subsidie beschikbaar blijft voor deze variant. Dit moeten we nog met de provincie bespreken.*
- *Wij gaan ervan uit dat de financiële bepalingen zoals opgenomen in de overeenkomst met eigenaren Karstraat 48 in stand blijven.*

- **Nul-variant groot onderhoud (noord en zuid)**
  In deze variant blijven we zoveel als mogelijk binnen de huidige contouren van de weg. De onderliggende constructieopbouw blijft bewaard. De bochten kunnen iets verruimd worden ten koste van de huidige bermen. De constructie van het fietspad wordt wel vernieuwd.



Bocht noord



Bocht zuid

Kosten:	€ 318.000	€ 384.000
Subsidiebeschikking	€ 544.000	€ 424.000
Benodigde investeringsbudget:	pm	pm

Alle bedragen zijn:
- *Exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2022.*

Risico:
- *Wij gaan ervan uit dat de subsidie beschikbaar blijft voor deze variant. Dit moeten we nog met de provincie bespreken.*
- *Wij gaan ervan uit dat de financiële bepalingen zoals opgenomen in de overeenkomst met eigenaren Karstraat 48 in stand blijven.*

- **Weren van doorgaand vrachtverkeer**

Een deel van de overlast wordt veroorzaakt door het vrachtverkeer dat over de Karstraat rijdt. Omwonenden en de politiek hebben meermaals een oproep gedaan om het vrachtverkeer zoveel als mogelijk te weren. Een verbod op vrachtverkeer zou het probleem verkleinen. Dit is echter praktisch niet uitvoerbaar. De Karstraat is één van de hoofdverbindingen van Huissen, ook voor vrachtverkeer. Een volledig verbod is niet mogelijk, omdat dan ook vrachtverkeer met een bestemming aan de Karstraat niet meer is toegestaan. Het uitzonderen van bestemmingsverkeer is niet realistisch. Vrachtverkeer tussen Huissen (en verder) en Bemmel (en verder) zal voortaan kilometers om moeten rijden via de A325. Belangrijker nog, is dat handhaving van het verbod erg arbeidsintensief is; het kost veel tijd om vast te stellen of een vrachtauto wel of geen bestemmingsverkeer is (86% is bestemmingsverkeer). De politie heeft beperkte capaciteit en geeft hieraan geen prioriteit. Dit betekent in de praktijk dat handhaving zelden tot nooit plaatsvindt. Wij verwachten dat vrachtverkeer het verbod niet of nauwelijks naleven.

Conclusie

Uit de analyse van de varianten blijkt, dat van de nieuwe varianten alleen de basisvariant leidt tot een voldoende voor doorstroming en verkeersveiligheid. De overige varianten hebben slechts een zeer beperkt gunstig affect. De verkeersveiligheid voor fietsers dient als matig bestempeld te worden. Dit in tegenstelling tot de eerder door de raad afgewezen LARGAS rotonde.

Conform de aangenomen motie ‘Scenario’s kosten GMP Plus’ wordt gesteld dat verkeersveiligheid als eerste prioriteit gezien wordt is het de vraag of de basisvariant als passend gezien wordt, zeker hierbij alsnog gronden/panden van derden aangekocht moet worden. Daarnaast kan het verkeersknelpunt niet opgelost worden binnen de grenzen van het openbaar gebied.

Doordat het knelpunt niet opgelost kan worden op de door de raad gestelde kaders dient gesteld te worden dat het knelpunt niet opgelost kan worden. Hierdoor moet men terugvallen op de nul-variant, wetende dat de bestaande situatie toe is noodzakelijke onderhoudsmaatregelen.

Het weren van doorgaand vrachtverkeer is geen reële optie, mede doordat handhaving niet kan worden gegarandeerd.
Voor een meer uitgebreide toelichting verwijzen wij naar het rapport van Goudappel “second opinion bochten Karstraat”.