Raadsvoorstel

Onderwerp:	Vaststellen GVVP
Portefeuillehouder:	J. Reus
Datum college besluit:	27 oktober 2020
Behandelend ambtenaar:	Leest, Michèle van
Registratienummer:	88783/89959

Inleiding:
Op 4 oktober 2018 heeft u als raad ingestemd met het opstellen van een mobiliteitsplan (GVVP) voor Culemborg als onderlegger voor de nog te maken omgevingsvisie en dit in samenspraak te doen met organisaties en inwoners. Dit Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) bestaat uit 3 delen (A, B en C).

Fase 1 met daarin de huidige knelpunten en de toekomstige ontwikkelingen zijn aan u gepresenteerd en beschreven in deel A van het GVVP. Op basis van deze informatie heeft u keuzes gemaakt. De drie meest belangrijke keuzes waren:

- Liever één grote maatregel, dan veel kleine maatregelen
- Het verbeteren van interne fietsverbindingen heeft prioriteit
- Verkeersveiligheid heeft meer prioriteit dan doorstroming

In fase 2 zijn de gewenste netwerken per vervoerswijze aan u voorgelegd. In deze stap heeft u in december 2019 ingestemd met de toekomstige verkeersstructuur van het mobiliteitsnet in Culemborg voor alle vervoerswijzen (fiets, voetganger, auto, landbouwverkeer en openbaar vervoer). Hoewel u de netwerken reeds heeft vastgesteld hebben de recente ontwikkelingen rondom het station ertoe geleid dat er 1 extra wens is toegevoegd aan de netwerkkaart voor autoverkeer. Het betreft hier een extra aansluiting op de N320 vanaf bedrijventerrein Pavijen, om verkeer nog beter af te kunnen wikkelen op bovenliggend wegennet en zo het gemeentelijk wegennet te ontlasten.

Op basis van de doelstellingen uit fase 1 en de bijbehorende netwerken uit fase 2 zijn maatregelen omschreven om deze doelen en bijbehorende netwerken ook te realiseren. Fase 3 is het sluitstuk van het GVVP en ligt nu ter besluitvorming aan u voor.

Argumenten:

1. *Een totaalvisie op gebied van Verkeer en Mobiliteit als basis*

   Tot op heden is het binnen de gemeente Culemborg niet gelukt om een totaalvisie vast te stellen op het gebied van verkeer en mobiliteit. Dat heeft geleid tot een aantal deelnota's op verschillende thema's, maar geen volledige

visie. Hierdoor werd overeenstemming over maatregelen en budgetten moeilijk bereikt en bleven grote verkeersknelpunten onopgelost.
In 2018 heeft u ingestemd met het opstellen van een mobiliteitsplan (GVVP) als onderlegger voor de nog te maken omgevingsvisie. Basis van het GVVP vormt de eerder vastgestelde beleidstukken, maar ook vraagstukken als verduurzaming en het verbeteren van de oost/west-verbinding vormen onderdeel van dit plan.

Hoofddoelstelling van het GVVP is te komen tot een optimaal bereikbare gemeente, waarbij duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid belangrijke voorwaarden zijn. Hieraan zijn de volgende doelstellingen gekoppeld:

1. Bereikbaarheid

- Ontwikkelen van duidelijke en veilige routes voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer, met als belangrijk aandachtspunt de verbindingen tussen oost en west Culemborg.
- Doorgroei van station Culemborg naar een regionale HUB waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen naar verschillende vervoersvormen, met minimaal behoud van OV-lijnen.
- Optimale aansluitingen vanuit de bebouwde kom naar de N320, zodat gemotoriseerd verkeer vlot kan worden afgewikkeld naar de N320 en A2.
- Ontwikkelen van een doorgaande fietsverbinding Geldermalsen – Culemborg – Utrecht met een vaste verbinding over de Lek.
- Bieden van voldoende parkeerfaciliteiten voor auto en fiets in het centrumgebied, station en bij de winkelcentra, met parkeerconcentraties ten behoeve van lang parkeren aan de randen van het centrum.
- Goede bereikbaarheid voor hulpdiensten.

2. Duurzaamheid

- Comfortabele en veilige routes voor langzaam verkeer, zodat inwoners binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk gebruik gaan maken van de fiets of te voet gaan.
- Verbeteren van de laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen en stimuleren van het gebruik van deze voertuigen.
- Het centrum van Culemborg primair inrichten voor langzaam verkeer (voetganger en fiets).
- Aantal voertuigbewegingen in het centrum verminderen door de bevoorrading van winkels te concentreren.
- Pakketdiensten verduurzamen door gebruik te maken van hubs aan de randen van de stad en duurzaam transport in de wijken.

3. Leefbaarheid

- Betrekken van omwonenden en stakeholders bij verkeersmaatregelen in straten en buurten, met name op het gebied van verkeersveiligheid en als onderdeel van wijkgerichte aanpak.
- Verbeteren van de luchtkwaliteit en terugdringen van de uitstoot van fijnstof en NO2 door stimuleren van elektrisch vervoer en fiets.

4. Verkeersveiligheid

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op de plekken waar langzaam verkeerroutes en de routes voor gemotoriseerd verkeer elkaar kruisen.
- Actiever beleid voeren op de naleving van de verkeersregels in 30 km/uur gebieden.
- Verbeteren van de verkeerveiligheid in schoolomgevingen en op school-thuisroutes.
- Meer aandacht voor verkeerseducatie en andersoortige communicatie gericht op veiliger gedrag.
  Aandacht voor veilige en toegankelijke looproutes, met specifieke aandacht voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, ouderen en minder validen.

Na het vaststellen van de knelpuntenlijst, de doelstellingen en netwerken, ligt nu het maatregelenpakket voor. Deze maatregelen zijn nodig om doelstellingen uit het GVVP te behalen. Met deel C van het GVVP waarin de maatregelen zijn beschreven is het plan compleet en stelt u de visie op verkeer en mobiliteit vast voor de periode 2020-2030. Hiermee ligt er een goede basis om verkeer en mobiliteit nu en met de toekomstige ontwikkelingen in de stad verder te verbeteren.

2. Wijzigingen in wegencategorisering beperkt

Na fase 1 waarin u de knelpunten en doelstellingen heeft vastgesteld, heeft u in fase 2 richting gegeven door keuzes te maken. Vervolgens zijn de wensbeelden van de verschillende netwerken voor vervoerswijzen

uitgewerkt. In december 2019 heeft keuzes gemaakt om te komen tot een toekomstbestendige visie, door in te stemmen met deze netwerken per vervoerswijze.

Afgelopen periode is er met diverse partijen gesproken over eventuele mogelijkheden om station Culemborg verder op te waarderen als regionale HUB. Hiervoor is het wenselijk om een extra aansluiting op de N320 te realiseren voor gemotoriseerd verkeer in de nabijheid van het station. Dit zorgt ervoor dat verkeer naar Pavijen en het station niet alleen vanaf de N320 via de afslag bij Middelkoop Culemborg kan bereiken, maar ook weer kan verlaten. Een nieuwe aansluiting op de N320 zorgt voor een ontlasting op de route Stationssingel – Tunnelweg. Om mogelijkheden voor onderzoek naar een dergelijke verbinding en de eventuele aanleg mogelijk te maken is de route als wens op toegevoegd aan het netwerk voor gemotoriseerd verkeer.

Met uitzondering van de Parallelweg Oost, waarbij u heeft ingestemd met het afwaarderen van 50 naar 30 km/uur, vinden er geen wijzigingen plaats in de reeds bestaande wegencategorisering.

3. Totaal pakket aan maatregelen

De doelstellingen uit het GVVP kunnen alleen behaald worden als er keuzes worden gemaakt en maatregelen worden getroffen. Als raad geeft u de voorkeur aan één grote verkeersmaatregel boven veel kleine maatregelen.

Om het GVVP te realiseren is een pakket aan maatregelen nodig. De maatregelen zijn daarom onderverdeeld naar structuurmaatregelen, waarmee de verkeersstructuur in Culemborg versterkt en verbeterd wordt en aanvullende maatregelen om het gehele mobiliteitssysteem in Culemborg te optimaliseren.

Structuurmaatregelen:
A. Spoorse onderdoorgang Parijsch – centrum Culemborg via Vianense Poort
B. Route Parijsch – centrum Culemborg via Vianense Poort
C. Weidsteeg tussen Stationssingel en Oostersingel
D. Weidsteeg van Oostersingel tot komgrens
E. Fietsvoorzieningen Oostersingel
F. Nieuwe onderdoorgang langzaam verkeer bij station
G. Rotonde Rijksstraatweg – Meerlaan – Beethovenlaan
H. Fietsmaatregel Otto van Reesweg
I. Afwaarderen Parallelweg-oost van 50 naar 30 km/uur
J. Ovonde en rotonde Tunnelweg en Stationssingel

Mobiliteitsmaatregelen:
K. Verbeteren HUB station Culemborg
L. Toegankelijkheid voetgangersnetwerk
M. Beperken overlast door bevoorrading met vrachtverkeer
N. Opstellen laadpalen beleid
O. Instellen parkeerroutes
P. Beperken overlast door geparkeerde vrachtwagens
Q. Melkbruggetje/Zeedijk
R. Snelheidsremmende maatregelen Beusichemsedijk
S. Snelheidsremmende maatregelen Goilberdingerdijk

In het GVVP is per maatregel is aangegeven of de maatregel op korte, middellange of lange termijn uitgevoerd kan worden. Dit is van meerdere factoren afhankelijk. Sommige maatregelen kunnen zelfstandig worden uitgevoerd (bijv. opstellen laadpalen beleid), maar veel maatregelen zijn onderdeel van een integrale benadering van bepaalde gebieden (bijv. herinrichting Weidsteeg, rondom de dr. Hockesingel en herinrichting Stationsomgeving). De uitvoering(swijze) en tijdstip (lange, middellange of korte termijn) van een aantal maatregelen is mede

afhankelijk van andere partijen (Prorail, Waterschap, OM, nutsbedrijven, grondeigenaren etc.). De gemeente is hierin niet alleen de bepalende factor.

Daarnaast speelt ook het beschikbare budget een belangrijke rol. Een deel van de aanvullende maatregelen is uitvoerbaar tegen beperkte budgetten waar vooraf een goede inschatting van te maken is. Echter vragen met name de structuurmaatregelen grote investeringen die vooraf moeilijk te ramen zijn, omdat het vaak erg afhankelijk is van eventueel benodigde onderzoeken, ontwerp en subsidiemogelijkheden.

4. Er moet een keuze worden gemaakt

Van bovengenoemde maatregelen zijn er 3 die cruciaal zijn om de routes tussen oost en west te verbeteren, te weten;

A. Vianense Poort

In het netwerk dat is vastgesteld voor langzaam verkeer worden de belangrijkste routes voor deze verkeersdeelnemers de Vianense Poort en de langzaam verkeer tunnel bij het station. Bij de N320 en Tunnelweg komt de prioriteit nog meer te liggen op gemotoriseerd verkeer. Om de Vianense Poort veiliger te maken voor langzaam verkeer zijn er diverse varianten onderzocht. Zo kan de inrichting worden aangepast naar een fietsstraat waarbij de auto te gast is en de fietsers prioriteit hebben (evt. met verkeerslichten), kan er een afsluiting komen voor gemotoriseerd verkeer of een fietstunnel worden aangelegd naast de bestaande onderdoorgang. Op basis van de voor- en nadelen van deze varianten, wordt een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer middels een camerasysteem voorgesteld, zodat (vrijwilligers van) hulpdiensten gebruik kunnen blijven maken van de poort. Waarbij direct een goede monitoring van de situatie plaatsvindt.

B. Weidsteeg (Dr. Hockesingel)

Het is wenselijk om zoveel mogelijk verkeer via de N320 te laten rijden en niet door Culemborg. Vanuit wijken moeten bestuurders via logische routes zo snel mogelijk ontsloten worden richting de N320 en bovenliggend wegennet. Door bij de herinrichting van de Weidsteeg (bij de Dr. Hockesingel) een meer logische route te creëren richting N320, kan dit bereikt worden. Voor deze maatregel moet echter eerst goed onderzocht worden wat het meest optimale ontwerp is. Dit is een complexe situatie waarbij er zowel een ruimtelijke als verkeerskundige opgave ligt. Gelet op het feit dat niet alle grond in eigendom is van de gemeente, dient hiervoor met de grondeigenaren een integraal ontwerp te worden opgesteld.

C. Rotonde Beethovenlaan

De verkeerveiligheid op de rotonde Rijksstraatweg – Beethovenlaan – Meerlaan is voor de zuidelijkste route het belangrijkste knelpunt. Deze rotonde is als gevolg van de aanwezige ruimte nu te krap vormgegeven (aanwezige bebouwing, tankstation en groenstructuur). Een ruimere rotonde biedt een oplossing, maar hiervoor is de ruimte te beperkt. Een kruispunt met verkeerslichten kan ook een oplossing bieden, maar ook hiervoor is in de huidige situatie onvoldoende ruimte beschikbaar en kan alleen gerealiseerd worden door het afsluiten van de één van de zijstraten van de rotonde. Daarom is onderzoek nodig naar de mogelijkheden om meer ruimte rond dit kruispunt te krijgen of onderzoek naar de effecten van het afsluiten van een zijstraat.

Gelet op beschikbare budgetten en capaciteit is het niet mogelijk om alle 3 de grote maatregelen tegelijkertijd op te pakken. Het maken van een keuze is dan ook noodzakelijk. Zonder keuze wordt er geen invulling gegeven aan de uitvoering van het plan en blijven de huidige knelpunten bestaan.

Voorstel

Na de Ovonde is het kruispunt Vianensestraat – Jan van Riebeeckstraat – Otto van Reesweg het kruispunt met de meeste ongevallen in Culemborg. In afgelopen vijf jaar zijn er 12 ongevallen geweest. Gelet op dit gegeven en de uitleg onder cruciale maatregelen B en C waarbij een integraal ontwerp en medewerking van derden noodzakelijk is, is het logisch om te starten met de uitvoering van een plan van aanpak en proef bij de Vianense Poort en het nemen van maatregelen op de meest onveilige knelpunten op de route Centrum – Parijsch via de Vianense Poort. Maatregelen op het kruispunt Jan van Riebeeckstraat – Otto van Reesweg en de aanleg van een toegankelijk trottoir langs een deel van de Prijsseweg zijn hiervan enkele voorbeelden.

Gelet op de beperkte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer dat gebruikt maakt van de Vianense Poort, is de verwachting dat een eventuele afsluiting geen problemen oplevert voor de overige wegen. Ondanks de hoge score

op de knelpuntenlijst en de duidelijke voorkeur van intern adviseurs en externe stakeholders voor een autovrije oplossing bij de Vianense Poort, bleek dat een deel van de inwoners van de stad (woonachtig in Parijsch en de Oranjebuurt) geen voorstander is van een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer bij de Vianense Poort. De weerstand blijft bestaan, ook al worden er nog jaren onderzoek gedaan naar de effecten van een afsluiting. Er zullen altijd inwoners zijn die tegen een bepaalde verkeersmaatregel zijn.

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de gemeente te verbeteren is het echter noodzakelijk een duidelijke keuze te maken om het knelpunt bij de Vianense Poort op te lossen. Het voorstel is daarom om de Vianense Poort af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Voorafgaand en tijdens een proefperiode van zes maanden vindt monitoring plaats, om zo de daadwerkelijke effecten in beeld te brengen en bij te kunnen sturen waar nodig.

Voorgaande jaren zijn er verkeersmetingen gehouden bij de Vianense Poort. Vanwege de Covid-19 situatie zijn er mogelijk wijzigingen opgetreden in het aantal verkeersbewegingen. Om over een goede basis te beschikken, wordt er voorafgaand aan en tijdens de afsluiting telapparatuur aangebracht in de Vianense Poort, Tunnelweg en Kanonnenpoort. Deze telapparatuur is geschikt om gedurende een langere periode verkeer te meten. Op de andere omliggende wegen zullen voorafgaand aan de afsluiting, na 3 en 6 maanden metingen worden verricht. Dit zorgt voor een totaalbeeld van de verkeersstructuur en effecten na het invoeren van de maatregel. Mocht de verkeerssituatie bij andere spoorse doorsnijdingen, zoals de Tunnelweg en de Kannonenpoort of bij het kruispunt Triosingel-Stationssingel tot grote overlast leiden, dan zal een heroverweging plaatsvinden en zal het College daarover de raad informeren.

Om de Vianense Poort vrij te maken van gemotoriseerd verkeer, maar wel toegankelijk te houden voor (vrijwilligers van) de hulpdiensten en in geval van calamiteiten, wordt er gewerkt met een camerasysteem conform het systeem van de autoluwe stad. Alleen in het bezit van een ontheffing mag een bestuurder door de Vianense Poort rijden. Hier worden vanzelfsprekend wel voorwaarden aan gesteld.

Het voorstel is om nog niet de gehele route Viansensestraat – Jan van Riebeeckstraat – Prijsseweg fietsvriendelijk in te richten, maar te beginnen met de belangrijkste knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Met name het kruispunt met de Otto van Reesweg.. Daar moeten maatregelen worden getroffen om de snelheid van het verkeer op de Otto van Reesweg omlaag te brengen. Ook aan de oostkant van de Vianense Poort moeten maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De te nemen maatregelen hebben weinig effect op de daadwerkelijke maatregel bij de Vianense Poort. Ook al mocht de Vianense Poort na afsluiting toch onverhoopt weer moeten worden opengesteld voor gemotoriseerd verkeer, blijven deze maatregelen dringend gewenst.
Een belangrijk onderdeel van het invoeren van deze maatregel is de communicatie met inwoners, ondernemers, hulpdiensten en weggebruikers. Een communicatieplan vormt onderdeel van het proces.

Overige maatregelen
Maatregelen F. I. J. en K houden direct verband met de stationsomgeving. Het project spoorzone en de maatregelen uit het GVVP zin onlosmakelijk aan elkaar verbonden, waardoor het beste resultaat bereikt kan worden door de maatregelen mee te nemen in de planvorming rondom het station.

Naast het uitvoeren van de maatregelen route Vianensestraat, Vianense Poort, Jan van Riebeeckstraat – Prijsseweg, is het voorstel om in 2021 te starten met maatregelen L, M en N: toegankelijkheid voetgangersnetwerk, beperken overlast bevoorrading vrachtverkeer het opstellen van een laadpalenbeleid.

Voor de jaren 2022 en verder zal jaarlijks een uitvoeringsplan worden opgesteld, waarin de maatregelen voor het betreffende jaar en het benodigde budget aan de raad worden voorgelegd ter besluitvorming. Hierin zullen voor de overige knelpunten, met name de Dr. Hockesingel, de dijken en de rest van de oost-west fietsroute scenario's worden voorbereid met keuzes en zullen opnieuw prioriteiten worden gesteld.

Kanttekeningen:
Verkeersmaatregelen nooit unaniem gedragen

De maatregelen zijn samengesteld op basis van een breed gedragen proces. Stapsgewijs is de inhoud in het proces opgesteld, besproken en teruggekoppeld, ofwel intern ambtelijk als met stakeholders, het college en de raad.

Elke verkeersmaatregel kent sterke voor- en tegenstanders. Het lukt vrijwel nooit om een maatregelenpakket samen te stellen waarin een ieder zich volledig kan vinden. Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de gemeente Culemborg te verbeteren is het echter noodzakelijk keuzes te maken. Bij iedere keuze is er een risico dat er een deel van de inwoners hier weerstand tegen heeft. In Culemborg is er wel breed draagvlak om verbeteringen aan te brengen om de bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid te vergroten.

Onvoldoende budget
Het is niet mogelijk om alle maatregelen ineens uit te voeren. Naast beperkte beschikbare capaciteit kosten de genoemde maatregelen veel geld. Het beschikbare budget van € 1,88 mln. is lang niet toereikend om alle maatregelen uit te voeren. De start van de eerste projecten kan hiermee bekostigd worden. Echter is extra budget noodzakelijk om de maatregelen te realiseren en het gewenste effect te bereiken.

Er zijn verschillende subsidiemogelijkheden voor verkeersmaatregelen. Voorwaarde hierbij is dat er sprake is van cofinanciering door de gemeente om hiervoor in aanmerking te komen. Indien de gemeente Culemborg vooraf geen budget beschikbaar wordt gesteld voor de uitvoering van de maatregelen uit het GVVP, kunnen er geen subsidieaanvragen worden ingediend bij en loopt de gemeente mogelijk geld mis.

Eén van de mogelijkheden is de subsidie in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) dat door het Rijk is vastgesteld. Dit plan is een vervolg op Duurzaam Veilig, met als doel het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Hierbij gaan we uit van een risico-gestuurde aanpak. Uit de eerste analyse blijkt dat veel van de risicovolle wegvakken en kruispunten overeen komen met de in het GVVP genoemde knelpunten. Voor een deel van de maatregelen is het aanvragen van subsidie mogelijk.

Naast het voorstel om in 2021 te starten met de knelpunten rond de Vianense Poort, is er nog geen planning opgesteld voor de jaren 2022 en verder. Voorgesteld wordt om jaarlijks een uitvoeringsagenda op te stellen en deze in de kadernota aan u voor te leggen.

Daadwerkelijk afsluiten Vianense Poort kan niet meteen
Het afsluiten van de Vianense Poort zal gebeuren met behulp van een camerasysteem (conform autoluwe binnenstad). Naast het nemen van een verkeersbesluit is ook toestemming nodig van het CVOM (Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie). Hoewel dit overleg op korte termijn kan worden opgestart, dient er rekening mee gehouden te worden dat een dergelijk traject enige maanden in beslag neemt.

Vanzelfsprekend is het mogelijk om voorafgaand aan de camerahandhaving de Vianense Poort wel af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Nadeel hiervan is de bereikbaarheid van de vrijwilligers van de brandweer die de Vianense Poort gebruiken om vanuit Culemborg west zo snel mogelijk op de kazerne te komen. Een fysieke afsluiting bemoeilijkt het tijdig aanrijden van vrijwillige brandweerlieden bij een uitruk. Hierdoor gaan mogelijk kostbare minuten verloren.

De hulpdiensten maken nauwelijks gebruik van de Vianense Poort aangezien zij een directe ontsluiting hebben op de rotonde bij de Tunnelweg en licht- en geluidsignalen mogen voeren, waardoor bij drukte andere weggebruikers ruimte vrij maken om de hulpdiensten doorgang te verlenen.

Kosten, Baten, Dekking:
Onderdeel van het GVVP is een maatregelpakket met bijbehorende planning en indicatie van kosten. Om die maatregelen daadwerkelijk uit te kunnen voeren is het nodig om bijbehorende gelden beschikbaar te maken.
Bij het vaststellen van de procesaanpak heeft u als raad een bedrag beschikbaar gesteld van € 120.000 voor het opstellen van het GVVP en uitvoeren van de benodigde onderzoeken. Op dit moment resteert nog een bedrag van

€ 40.000. Wij verzoeken u om dit resterende budget in te mogen zetten voor de verdere uitwerking van maatregelen uit het GVVP.

Daarnaast heeft u een bedrag gereserveerd (reserve spoorse doorsnijdingen) van € 1,88 mln. Wij verzoeken u om een deel van dit bedrag beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van de werkzaamheden rond de Vianense Poort, zoals het nemen van snelheidsremmende maatregelen op het kruispunt Otto van Reesweg. Welke maatregelen het meest toekomstbestendig en kostenefficiënt zijn, zal nog nader worden afgewogen. Vanzelfsprekend is daarom op dit moment nog geen exact bedrag bekend. Hiervoor dient eerst de planvoorbereiding gedaan te worden. Het gevraagde bedrag van € 680.000 is echter wel de bovengrens van het project. Indien er geld resteert, dan wordt u hierover geïnformeerd en kan dit na uw goedkeuring worden ingezet voor een van de volgende maatregelen.

De maatregel voor het realiseren van een langzaam verkeertunnel in de stationsomgeving vormt onderdeel van de visie op de stationsomgeving. Hoewel op dit moment nog niet bekend is op welke locatie de tunnel moet komen te liggen en in welke vorm, worden investeringskosten voor een dergelijke inter-wijkverbinding geraamd op € 8 mln. Uitgaande van een cofinanciering van 50%, zijn de investeringskosten van de gemeente € 4 mln. Hiervoor is reeds in de kadernota een investeringsbudget gereserveerd.

Voor de overige maatregelen krijgt u een voorstel bij de kadernota 2022. In dit voorstel worden scenario's met globale kosten geschetst voor het aanpakken van andere knelpunten, zoals het wegvak Zanddam – Dr. Hockesingel – Weidsteeg – Oostersingel, de veiligheid voor langzaam verkeer op de Jan van Riebeeckstraat en Prijsseweg en de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers op de dijken. Op basis van dit voorstel kunt u als raad keuzes maken welke locaties en maatregelen prioriteit krijgen in uitvoering.

Personele en/of Juridische gevolgen:

Personele gevolgen

Uitvoering van de maatregelen zal stapsgewijs gaan. Het is immers een 10-jaren plan en nog niet voor alle maatregelen is budget beschikbaar. Voor de maatregelen die gepland staan voor 2021 als ook de werkzaamheden in de visievorming en onderzoeken van de stationsomgeving zijn uren geraamd. De capaciteit hiervoor is beschikbaar en wordt verwerkt in de jaarplannen van de betrokken medewerkers.

Juridische gevolgen

Voor het herinrichten van wegen of de aanleg van verkeersremmende maatregelen is geen verkeersbesluit nodig. Echter voor het wijzigen van maximumsnelheden (bijvoorbeeld Parallelweg Oost van 50 naar 30 km/uur) als ook het instellen van ge- of verboden (bijvoorbeeld verbod voor motorvoertuigen in de Vianense Poort) is een verkeersbesluit nodig. Hier is dan ook bezwaar op mogelijk. Zeker voor een maatregel aan de Vianense Poort waarbij vooraf al duidelijk is dat een aantal inwoners tegen de maatregel zal zijn, is de verwachting dat een bezwaarprocedure deel uitmaakt van het proces.

Communicatie en Burgerparticipatie:

Voorafgaand aan de elke van de drie fases zijn verschillende partijen in het proces betrokken geweest.

- Intern ambtelijk overleg met verschillende beleidsvelden
- Bewoners middels een brede digitale online knelpuntenkaart
- Stakeholders middels bijeenkomsten
- De raad middels een bijeenkomst

Na vaststellen van het GVVP vindt informatie aan zowel de stakeholders als onze inwoners plaats waarin op hoofdlijnen de inhoud van het plan en de maatregelen worden toegelicht.

Bijlagen:

- GVVP (89960)

Raadsbesluit

Registratienummer: 89959

De gemeenteraad van Culemborg besluit;

- Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan vast te stellen.
- Het College te verzoeken om een plan van aanpak te maken voor een proef met het afsluiten van de Vianense Poort voor gemotoriseerd verkeer voor minimaal zes maanden, inclusief een evaluatie om deze proef en de raad over dit plan van aanpak te informeren.
- Een bedrag van maximaal € 680.000 beschikbaar te stellen uit de reserve spoorse doorsnijdingen voor het uitvoeren van het plan van aanpak Vianense Poort en voor het uitvoeren van maatregelen om de meest onveilige knelpunten op de langzaam verkeerroute Centrum – Parijsch via de Vianense Poort aan te pakken.
- Het College te verzoeken om voor de kadernota 2022 met een volgende uitvoeringsagenda van het GVVP te komen waarin scenario's zijn geschetst met globale kosten voor het aanpakken van enkele andere knelpunten zoals de Dr. Hockesingel – Weidsteeg, veiligheid voor langzaam verkeer op de Jan van Riebeeckstraat en de Prijsseweg en het te hard rijden op de dijken.

Aldus besloten in de vergadering van de Raad,

Gehouden op 14 januari 2021.

De griffier De voorzitter

A. van Aarsen G. van Grootheest