Politieke avond 11 maart 2025 / Mobiliteitsvisie

T = Technisch (moeten voorafgaand aan de politieke avond worden beantwoord)
I = Informatief (Worden tijdens de politieke avond beantwoord en moeten daarna schriftelijk bij de griffie worden aangeleverd)
P = Politiek (worden tijdens de politieke avond door de portefeuillehouder mondeling beantwoord)

Onze vragen:

1. Bij voorkeursvariant 5 'Doortrekking Heiliglandsestraat tot Oostsingel (N810)' vervalt de huidige fietstunnel onder de N810.
   1.1. Hoe wordt de veiligheid van fietsers gegarandeerd bij de nieuwe aansluiting op de N810 (Oostsingel)? **I**
      1.1.1. Het huidige fietstunneltje is straks niet meer nodig omdat er aan de zuidzijde van de N810 een nieuw, parallel tweerichtings fietspad zal worden aangelegd in het kader van project ViA15. Hier is rekening mee gehouden bij het opstellen van deze variant. Tot die tijd blijft het tunneltje liggen en bereikbaar, ook als de voorkeursvariant eerder gerealiseerd is dan project ViA15.

2. Bij voorkeursvariant 5 "Doortrekking Heiliglandsestraat tot Oostsingel (N810)' wordt een deel van de Rijksweg (vanaf de Vergertlaan richting de Heiliglandsestraat en v.v.) autoluw gemaakt. Hierdoor zal het snelverkeer vanuit en naar Groessen en de wijk Nieuweling of via de nieuwe aansluiting Oostsingel of via de Spoorallee richting kerncentrum v.v. moeten rijden.
   2.1. Hoe zijn de bewoners van de wijk Nieuweling of de dorpsraad Groessen gekend in deze variant? **I**
      2.1.1. Tijdens de Netwerkanalyse Verkeer in 2022 zijn geïnteresseerden en belanghebbenden meegenomen bij de effecten op netwerkniveau van diverse aanpassingen aan het wegennet tijdens twee participatieavonden op 28 april en 29 september 2022. Geïnteresseerden en direct belanghebbenden zijn daarna betrokken tijdens twee informerende bijeenkomsten in het kader van de Variantenstudie Verkeersoplossingen in 2024 op 11 januari en 11 april 2024. Dit is dezelfde groep mensen die ook interesse hebben getoond in de gemeentelijke uitbreidingsplannen voor woningbouw (maillijst). Ook diverse bewonersgroepen, dorps- en wijkraden zijn hierbij uitgenodigd. Overigens verandert de reistijd per auto vanuit Groessen naar de nieuweling via die route niet (beiden 5 minuten) en vanuit de Nieuweling ook niet (beiden 5 minuten).

   2.2. Wat betekent deze voorkeursvariant voor de aanrijtijden van hulpdiensten? **T**
      2.2.1. Aangezien de Rijksweg tussen de Vergertlaan en de Heiliglandsestraat beschikbaar blijft als doorgang voor hulpdiensten (de manier waarop is nog niet uitgewerkt) zal deze variant voor een verbetering van de bereikbaarheid en aanrijtijden zorgen. De variant draagt daarnaast bij aan een rustigere Vergertlaan waardoor de doorstroming en verkeersveiligheid op die kruispunten ook verbeterd wordt voor al het verkeer.

2.3. Wat betekent deze voorgenomen voorkeursvariant voor de bereikbaarheid van de Begraafplaats Duiven en de woningen aan de Plaksestraat? **T**

2.3.1. De begraafplaats en de woningen aan de Plaksestraat blijven voor alle modaliteiten goed bereikbaar. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt samen met de bewoners van de Plaksestraat gekeken hoe deze het beste en het meest veilig kunnen worden ontsloten. Ook de bereikbaarheid van de begraafplaats nemen we daarin mee.

3. Op 6 december 2022 hebben wij het college gevraagd of zij ermee bekend is dat met name voor fietsers sprake kan zijn van een onveilige verkeerssituatie bij de rotonde Vergertlaan-Rijksweg. Dit n.a.v. de in 2022 aangepaste Rijksweg, zo ook bij deze rotonde (zie bijv. blz. 13 van de Mobiliteitsvisie over een aantal concentraties van ongevallen). De wethouder heeft destijds bevestigd dat de aannemer de aanpassing bij de rotonde niet goed heeft uitgevoerd maar dat bij toekomstig onderhoud dit alsnog zou worden hersteld.

3.1. Wordt, nu deze rotonde geen knelpunt meer zou zijn, het onveilige euvel alsnog aangepakt om daarmee de veiligheid van fietsers te verbeteren en de weginrichting weer voldoet in combinatie met het gebruik van de weg (zie ook blz. 24 en 25 van de Mobiliteitsvisie)? **I**

3.1.1. De genoemde aanpassing (het ruimer maken van de binnen bocht voor fietsers) is begin 2024 al doorgevoerd. Sindsdien heeft de gemeente geen klachten meer over dit punt ontvangen. Overigens is de rotonde Rijksweg-Vergertlaan op dit moment geen ongevallenconcentratie plek.

4. Volgens het collegevoorstel betekent kiezen voor “variant 5” ook kiezen voor een fietstunnel bij de Broekstraat-N810. Dit omdat de Provincie dit als randvoorwaarde stelt. Over mogelijke oplossingen voor het overige kruisende verkeer -en dan hebben wij het ook over het auto- en landbouwverkeer en de totale bereikbaarheid van en naar ’t Duivense Broek- vinden we geen enkel voorstel/idee terug in het collegevoorstel terwijl dit wel onlosmakelijk met elkaar is verbonden. Op 23 oktober 2018 heeft de Raad een aantal varianten over de kruising besproken en gekozen voor de huidige situatie. In het raadsvoorstel wordt hier niet aan gerefereerd.

4.1. Waarom heeft het college het raadsbesluit van 23 oktober 2018, met alle voor en tegens, niet betrokken dan wel aan gerefereerd in het voorstel? **P**

4.2. Wat zijn de ideeën van het college over mogelijke oplossingen over het overige kruisende verkeer en is het verantwoord een positief besluit te nemen over een fietstunnel zonder dat in combinatie hiermee duidelijkheid over is? **P**

4.3. Hoe verhoudt variant 5 zich met de op blz. 34 van de Mobiliteitsvisie vermelde *Gewenste aanpassingen* onder punt 5 (waar sprake is van langzaam verkeer waar o.i. landbouwvoertuigen ook onder vallen) en wat betekent dit voor het vaststellen van de Mobiliteitsvisie? **T**

4.3.1. Onder punt 5 op blz. 34 van de Mobiliteitsvisie wordt met langzaam verkeer, fietsers en voetgangers bedoeld.

4.4. Is onderzocht of er sprake zal zijn van meer (landbouw)verkeer over de Roodwilligenstraat terwijl deze een onderdeel is van de snelfietsroute F12? **T**

4.4.1. Het is (nog) niet onderzocht omdat een nader onderzoek nog plaats moet vinden in samenwerking met Provincie Gelderland. Een mogelijk effect van een andere route voor landbouwverkeer kan zijn méér landbouwverkeer over de Roodwilligenstraat. Echter is hier al wel inzicht in verkregen vanuit eerder onderzoek uit 2017. Zie daarvoor pagina 19 van het meegezonden onderzoek "Kruising Oostsingel-Broekstraat te Duiven" d.d. 20 september 2017.

4.5. En wat betekent dit voor de veiligheid van de fietsers op deze route? **I**

4.5.1. De gemeente is bezig met de voorbereidingen voor het aanleggen van een vrij liggend bromfietspad parallel aan de Roodwilligenstraat tussen de Broekstraat en de Laarstraat. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid op dit deel van de Snelfietsroute F12 en de Roodwilligenstraat zelf verbeterd, ongeacht meer of minder landbouwverkeer op de rijbaan van de Roodwilligenstraat. Dit (brom)fietspad wordt eind 2025/begin 2026 gerealiseerd.

4.6. Is overwogen een andere kruising/aansluiting op de N810 op te heffen dan wel anders uit te voeren of is de focus alleen op de Broekstraat gericht? **I**

4.6.1. De focus is op het kruispunt N810-Broekstraat gericht omdat dit een koude oversteek betreft en hier het minste verkeer Duiven in en uit rijdt. Ter vergelijk, op de Broekstraat rijden 2.100 motorvoertuigen per etmaal, op de Vergertlaan 13.100 motorvoertuigen per etmaal (tellingen 2024). Het afsluiten van de aansluiting Vergertlaan-N810 (de enige andere aansluiting) heeft een veel grotere impact op het gemeentelijk en provinciale wegennet en vereist nog veel meer aanpassingen.

5. De Financiële paragraaf gaat uit van de huidige Nota Afschrijvingsbeleid (periode van30 jaar).

5.1. Wordt vanuit het project *Financieel Gezond 2026* deze nota nog onder de loep genomen en wat zijn dan de financiële gevolgen hiervan voor de exploitatielasten? **I**

5.1.1. *Hier komen we schriftelijk op terug*

5.2. Het onderzoeken van alternatieven voor het overige verkeer van/naar 't Duivense Broek en Giesbeek/Lathum is financieel nog niet vertaald. Kan hier een indicatie over worden gegeven, betaalt de Provincie in dezelfde verhouding als de fietstunnel mee over mogelijke oplossingen (en dan niet alleen een onderzoek) of komt dit volledig voor rekening van de gemeente? **I**

5.2.1. Hier komen we schriftelijk op terug

5.3. Wat is het financieel effect op de exploitatielasten als project 4 *Realiseren Fietstunnel Broekstraat* wordt geschrapt? **T**

5.3.1. Het effect van het schrappen van enkel dat project komt neer op een besparing van ca. € 38.000,-- per jaar opgebouwd uit €18.000,-- afschrijving per jaar en ca € 20.000,-- rente per jaar (Het bedrag á € 1.080.000,-- voor de tunnel wordt afgeschreven over 60 jaar én een rentedeel van 2% over die investering (minus

afschrijving) die niet afgedragen hoeft te worden. Echter, het schrappen van dat project heeft als effect dat ook project 5 niet door kan gaan, conform de gestelde randvoorwaarden van de provincie (brief d.d. 18 november 2024 / Ontsluiting Woningbouw en Broekstraat). Er zal een andere variant gekozen moeten worden vanuit de Variantenstudie verkeersoplossingen om de gemeentelijke knelpunten op te lossen. Varianten die allen slechter scoren op basis van het vastgestelde Toetsingskader of significant duurder zijn. Daarnaast draagt het schrappen van de projecten niet bij aan het stimuleren van duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid en het halen van de doelen en ambities uit de Mobiliteitsvisie.

5.4. Zijn in de *Exploitatielasten Toekomstig*, zoals vermeld in de tabel van Uitvoeringsagenda in de regel onder het jaar 2029, de structurele lasten van de projecten 3, 4 en 5 verwerkt volgens het afschrijvingsbeleid (dus 30 en/of 60 jaar)? **T**

5.4.1. Ja, die zijn hierin verwerkt. Alle investeringen zijn afgeschreven over 30 jaar met uitzondering van project 4 welke wordt afgeschreven over 60 jaar.

6. Op 3 maart jl. heeft de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (GMR) de resultaten van een onderzoek gepresenteerd over gelijkvloerse spoorkruisingen in de Liemers over gelijkvloerse spoorkruisingen in de Liemers. Een belangrijke aanbeveling is om meer ongelijkvloerse spoorkruisingen in de Liemers aan te leggen. Zoals in de nieuwsbrief van de GMR staat hebben de gemeenten Duiven en Zevenaar aangegeven dat ze de aanbevelingen uit het onderzoek willen meenemen in hun eigen beleid.

6.1. Het aanleggen van ongelijkvloerse spoorkruisingen komt in de Mobiliteitsvisie niet terug. Wat is daarvan de reden en hoe wil het college de aanbevelingen uit het onderzoek in het beleid meenemen? **P**