Gemeente Duiven

RAADSVOORSTEL

Onderwerp : Herinrichting kruispunt Zuidsingel-Parallelweg

Zaak- & documentnr. : Z/20/068522/ADV/20/201483221 **Opsteller** : Tim Nijs

Portefeuillehouder : T.J. Spaargaren **Team** : Projectenbureau

Telefoonnr.

Samenvatting

Het initiatief om het kruispunt Zuidsingel-Parallelweg aan te pakken komt voort uit de Fietstunnel Zuidsingel. De plannen voor de tunnel bleken niet haalbaar. Er is echter wel de noodzaak om het kruispunt toekomstbestendig te maken. De huidige vormgeving van het kruispunt wordt als niet veilig beoordeeld en het aantal verkeersbewegingen op het kruispunt neemt toe. Daarom is het voorstel om het kruispunt Zuidsingel-Parallelweg her in te richten.

Beslispunten

1. Het kruispunt Zuidsingel-Parallelweg her in te richten.
2. Hiervoor een krediet van € 95.000 ter beschikking te stellen.

Aanleiding

Het initiatief om het kruispunt Zuidsingel-Parallelweg her in te richten komt voort uit het project Fietstunnel Zuidsingel. Dit project is onlangs beëindigd na een langlopend proces waar, door de jaren heen, verschillende aanpassingen zijn geweest in financiële zin en qua ontwerp. Bij het definitieve ontwerp zijn meerdere pijnpunten naar voren gekomen. Zo werd de tunnel weer duurder en was er sprake van een beperkte verbeterde fietsveiligheid omdat de tunnel maar vanuit één zijde toegankelijk was vanuit de Zuidsingel. De algehele conclusie was dat de tunnel, met deze pijnpunten niet wenselijk is.

Dat betekent echter niet dat het kruispunt zonder ingrepen zonder meer toekomstbestendig is. De huidige vormgeving van het kruispunt wordt al als niet veilig beoordeeld. Er is daarom een noodzaak om het kruispunt her in te richten zodat de verkeersveiligheid, voor met name fietsers, wordt gewaarborgd.

Planning

Nvt.

Beoogd effect

Het verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt Zuidsingel-Parallelweg.

Argumenten

1.1Verkeersintensiteit
In de toekomst zal de situatie op het kruispunt verslechteren omdat de intensiteit van het autoverkeer op de Zuidsingel namelijk met 35% toe zal nemen van 4900

verkeersbewegingen per dag nu, naar 6600 in 2028. De toename van het autoverkeer is het gevolg van autonome ontwikkelingen (zoals de ontwikkeling van woningbouw en het autogebruik) en de veranderende verkeersstromen als gevolg van het doortrekken van de A15. Het aantal fietsbewegingen op de Parallelweg bedraagt ruim 2200 per dag (meting september 2020). Dat betekent dat er in de huidige situatie elke 2 seconden een verkeersbeweging op het kruispunt is. De toename van het autoverkeer betekent dat het voor het fietsverkeer op de Snelfietsroute een onveiligere oversteek, die door de toegenomen verkeersintensiteit beduidend lastiger wordt om over te steken. Wanneer er een aanrijding plaatsvindt, is er in de huidige situatie sprake van een groot snelheidsverschil omdat er geen verkeer remmende maatregelen zijn getroffen op het kruispunt.

1.2 Expertsessie

Met het schrappen van de fietstunnel is er, in samenwerking met de provincie, voor gekozen om de variant van een middengeleider nader uit te werken. Daarnaast is het aanbod gekomen van de provincie om een expertsessie te organiseren. Voor deze sessie is een tweetal specialistische bureaus geselecteerd en zij hebben de volgende stappen gezet:

1. Beoordeling van de huidige en toekomstige verkeerssituatie
2. Het huidige ontwerp van de herinrichting getoetst en beoordeeld ten opzichte van de variantenstudie uit 2016.

Dit in ogenschouw nemende, hebben zij bekeken welke ingrepen op het kruispunt plaats moeten vinden om een verkeersveilige situatie te creëren.

Bestaande situatie

De bestaande situatie is beoordeeld met een schouw op maandag 28 september 2020. De conclusie van de schouw is dat de volgende onderdelen van de bestaande situatie onvoldoende zijn voor een veilige, comfortabele oversteek (met bij punt 3 een doorkijkje naar de toekomst):

1. Er is geen volwaardige middengeleider aanwezig. Deze middengeleider heeft de volgende functies:
    a. Mogelijkheid om in twee keer over te steken (minder complexiteit)
    b. Verkorten van de oversteeklengte
    c. Beperken te kruisen verkeersstroom
    d. Matigen autosnelheid
    e. Attentieverhoging automobilisten en fietsers

2. Er is geen snelheidsremming/ matiging van de snelheid
    a. Ongevallen tussen automobilisten en fietsers kunnen ernstige afloop hebben door massaverschil en hoge snelheid
    b. Een veilige snelheid bij conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers is 30 km/h (gemotoriseerd verkeer)

3. De wachttijd bij de oversteek neemt bij een hogere intensiteit op de Zuidsingel na opening van de A15 toe. De oversteekbaarheid gaat van 'goed' naar 'matig'.

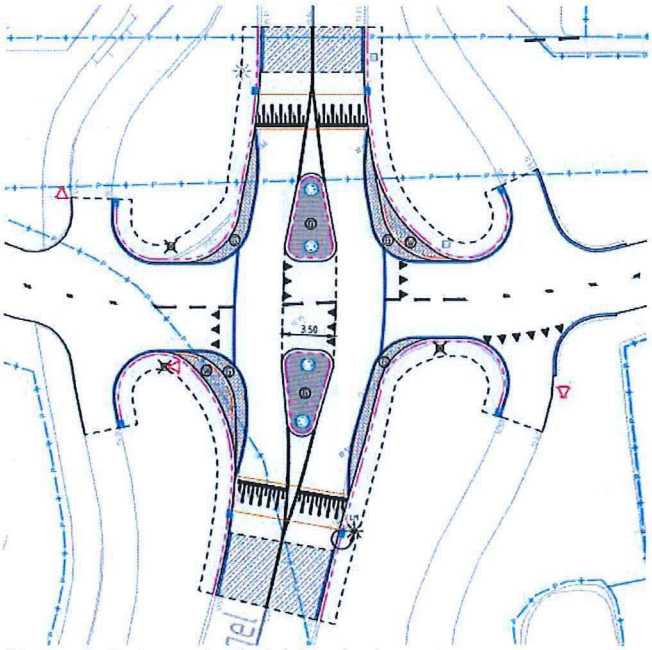
Al met al is er in de bestaande situatie geen veilige oversteek. Dit geldt al voor de situatie nu, met een ontwerp als een 'gewone' hoofdfietsroute en de bestaande verkeersintensiteit op de Zuidsingel. Het herinrichten van het kruispunt is nu al van belang en zal alleen maar toenemen door toename van de autointensiteit.

1.3 Ontwerp Herinrichting

Na bestudering van de verschillende varianten uit de variantenstudie is de conclusie gekomen dat een herinrichting van het kruispunt door het toepassen van een middengeleider de gewenste ingreep is op het kruispunt.

De nabijheid van het spoor zorgt ervoor dat het inpassen van andere varianten complex is. Er is namelijk voldoende opstelruimte nodig voor de spoorwegovergang. Dit is vooral van toepassing op varianten waarin de fietser voorrang heeft op het kruispunt. Ook een variant met verkeerslichten op het kruispunt is mede hierdoor niet wenselijk. Daarnaast zou de wachttijd in veel gevallen toenemen, zowel voor fietsers als voor het autoverkeer. Andere varianten als een tunnel voor het autoverkeer en een brug worden niet haalbaar geacht in verband met de daarbij horende investeringen.

In de variant met middengeleider kunnen fietsers in twee etappes oversteken. De middengeleider zorgt ervoor dat de fietsveiligheid op de snelfietsroute verbeterd. Daarnaast worden automobilisten op de Zuidsingel, door middel van het plateau, geattendeerd op de kruising.



Figuur 1. Ontwerp herinrichting kruispunt

De nieuwe situatie is vergelijkbaar met het kruispunt van de snelfietsroute met de Eltensestraat (bij Triominos). Hierdoor ontstaat een eenduidige inrichting van de snelfietsroute in Duiven. Weggebruikers, en dan vooral het verkeer op de snelfietsroute, komen op twee kruispunten eenzelfde situatie tegen. Bij deze variant zijn geen beperkingen met betrekking tot het spoor en is geen grond nodig van omwonenden. Hierdoor kan dit ontwerp binnen een relatief korte termijn gerealiseerd worden.

Kanttekeningen

Nvt.

Financiële paragraaf

De kosten voor de herinrichting van het kruispunt bedragen € 185.000. De provincie Gelderland heeft aangegeven 50% van de kosten voor haar rekening te willen nemen. Er wordt uw gemeenteraad gevraagd om een krediet beschikbaar te stellen van € 92.500 voor de uitvoering van dit ontwerp (50% van de totale kosten). De jaarlijkse kapitaallasten voor de gemeente bedragen € 3.083. De jaarlijkse lasten van het originele plan van de fietstunnel waren € 13.500.

Participatie en communicatie

De omwonenden van het kruispunt zijn nauw betrokken geweest bij de planvorming van de fietstunnel. De verkeerssituatie voor de omwonenden zal niet wijzigen als gevolg van de herinrichting. Bij positief besluit van de gemeenteraad en de provincie worden zij op de hoogte gesteld van de herinrichting van het kruispunt.

Er is intensief overleg geweest met de provincie over de gewijzigde plannen op dit kruispunt.

Intergemeentelijke samenwerking

Nvt.

Bijlagen

201483222 – raadsbesluit d.d. 29/10/2020
201483211 – verslag expertsessie d.d. 16/10/2020

Duiven, 3 november 2020.

Burgemeester en wethouders van Duiven,

ing. C.J.(Chris) Papjes	mr. H.B. (Huub) Hieltjes
secretaris	burgemeester