

MEMO

zaaknummer :

aan : leden van de raad en fractieassistenten
in kopie aan : gemeenteraad/B&W/Griffie t.b.v. iBabs
van afdeling/team/ambtenaar : W.L.A. van der Veen
datum : 26 januari 2024

onderwerp	: Voorkeursalternatief Verkeersveilige IJsseldijk
-----------	---

portefeuillehouder : J.H.J. Sluiter

Op 26 juni 2023 bent u, als (vertegenwoordiging) van de raad Westervoort meegenomen in de opzet van het onderzoek 'Verkeersveilige IJsseldijk' in relatie tot de planning Voorkeursalternatief dijkversterking (dijkvak 48-1). Dit onderzoek bestaat uit het een drietal voorkeursvarianten die nader worden beschouwd door experts op haalbaarheid en kwaliteit. Doel hierbij is dat het bijdraagt aan een verkeersveilige IJsseldijk maar wel in samenhang met de noodzakelijke dijkversterking. Hierbij is het belangrijk om te weten dat de dijkversterking een opdracht is van het Waterschap Rijn en IJssel en dat zowel de gemeente Westervoort als het Rivierklimaatpark hier een meeropbrengst uit laten ontstaan door de samenwerken ten opzichte van het alleen maken en uitvoeren van mooie plannen.

Het gaat hierbij om de volgende varianten:

1. Een verkeersveilige IJsseldijk op basis van de bestaande kruin. De weg op de dijk wordt hierbij ingericht als fietsstraat met bijbehorende voorzieningen, zoals (maar niet beperkend tot) rood asfalt, ingericht voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer en fietsverkeer, die zich op de dijk veilig tot elkaar verhouden. Deze variant is inclusief harde knip op de dijk bij de spoorbrug en een zachte knip in de Brouwerslaan.
2. Een iets verhoogd vrij liggend twee richtingen fietspad nabij de buitenteen van de IJsseldijk, met gemotoriseerd bestemmings- en doorgaand verkeer op de dijk.
3. Een vrij liggend twee richtingen fietspad op de kruin tussen de scherpe bocht direct noordelijk van de spoorbrug en de Driegaardensestraat, waarbij tussen de aansluiting van Putman en de scherpe bocht de dijk naar buiten schuift om ruimte te maken voor een berm binnendijs, met een weg voor gemotoriseerd verkeer.

Deze varianten zijn nader tegen het licht gehouden in het proces 'effectbeoordeling' welke in de zomerperiode 2023 heeft plaatsgevonden. Belangrijk hierbij is dat er dus sprake moet zijn van synergie tussen de verschillende opdrachten die er zijn in het plangebied. Hierbij is er een grote mate van samenwerking tussen het Waterschap Rijn en IJssel, het Rivierklimaatpark IJsselpoort en de gemeente Westervoort (plangebied Westervoort-Noord en Mosterdhof).

Op 26 september 2023 is hiervoor een tweede bijeenkomst geweest waarin het concept onderzoeksrapport aan u is gepresenteerd. Hierbij werd duidelijk dat Variant 3 wel is opgenomen, echter als uit te werken variant te duur is en, als bijvoorbeeld gekeken wordt naar duurzaamheid, deze variant erg slecht scoort.

Thema	Aspect	VARIANT 1			VARIANT 2			VARIANT 3		
		M.HOF	TDB WEST	TDB OOST	M.HOF	TDB WEST	TDB OOST	M.HOF	TDB WEST	TDB OOST
Techniek - Rivierkunde	Waterstand	0	0	0	0	0	0	0	+	0
	Afvoerdeling	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Techniek - B&O (dijk) en wegbeheer	Onderhoud normale omstandigheden	0	0	0	0	0	0	0	+	0
	Onderhoud hoogwater	0	0	0	0	0	0	0	+	0
	Wegbeheer/beschikbaarheid	++	0	+	0	0	0	0	+	+
Duurzaamheid	Circulariteit	0	0	0	-	-	-	0	+	-
	Emissies	0	0	0	-	-	-	0	+	-
	Biodiversiteit	0	0	0	-	-	-	0	+	-
Verkeersveiligheid	Oversteekbaarheid	++	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verkeersveiligheid	++	0	+	++	++	++	0	++	++
Woon- en leefomgeving	Wonen	-	-	-	-	-	-	-	-	+
	Landbouw en (recreatieve) bedrijven	0	0	0	0	-	0	0	-	0
	Sociale veiligheid	0	0	0	++	-	-	0	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Eenheid en verscheidenheid	0	0	0	-	-	-	0	+	0
	Zorgvuldig ingepast en beleefb. Landsch.	0	0	0	++	++	0	0	++	-
	Dijk als verbinder in versted. landschap	+	+	0	0	0	-	0	0	+
Natuur	Beschermde gebieden – N2000	0	0	0	++	++	++	0	++	++
	Beschermde gebieden – GNN/GO	0	0	0	-	-	-	0	-	-
	Beschermde soorten	0	0	0	-	-	-	0	-	-

Een afweging wordt gemaakt dat variant 1 de meeste passende variant is en variant 2, door de slechte overall beoordeling eigenlijk ook niet als goede variant worden gezien. De gemeente Westervoort heeft tijdens deze bijeenkomst aangegeven ook variant 2 als mogelijk uit te werken variant te willen onderzoeken, dit mede ingegeven dat er bij dit variant sprake is van een optimale beleving voor de gebruikers (fietsers) en er een verkeersveilige situatie kan worden gecreëerd. Een tegengesteld is dat er ook op gewezen wordt dat de beleving voor fietsers niet optimaal is omdat deze maar naar één kant uitzicht hebben. We willen deze variant in de lucht houden zolang er onduidelijkheid is over de mogelijkheid van dijkverbreding omdat dit de enige verkeersveilige variant is.

Op 25 oktober 2023 is de stuurgroep Rivierklimaatpark IJsselpoort bij elkaar geweest. Op de agenda van deze stuurgroep stond de effectbepaling verkeersvarianten verkeersveilige IJsseldijk.

Aan de stuurgroep is gevraagd:

- een keuze te maken voor variant 1 waarbij de IJsseldijk wordt ingericht als fietsstraat met bijbehorende voorzieningen, ingericht voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer en fietsverkeer, met maatregelen op de IJsseldijk (harde knip) en Brouwerslaan (zachte knip) en,
- de beide mitigerende maatregelen voor deze variant gezamenlijk (RKPIJ, PanWes en Gemeente Westervoort) verder uit te laten werken;
- te zijner tijd te kiezen met welke mitigerende maatregel(en) (één of beide) een verkeersveilige en robuuste (toekomstbestendige) IJsseldijk voor het bestemmingsverkeer en het fietsverkeer wordt bewerkstelligd en,
- de gemeente Westervoort te vragen een alternatief Stedenbouwkundig plan uit te laten werken waarbij de ontsluiting van de nieuwbouw volledig op andere wijze dan via de dijk plaatsvindt¹;

¹ Deze optie is overigens door de gemeente Westervoort nooit onderschreven.

- een tijdvak te bepalen om samen te bezien of de ambitie voor een verkeersluwe IJsseldijk waargemaakt kan worden of dat Westervoort Noord deels moet worden ontsloten op de IJsseldijk.
- en gezamenlijk vast te stellen of met deze voorgenomen besluiten het urgente planningsprobleem voor het Waterschap is opgelost.

Variant 2 is hierbij niet benoemd. Dit vanwege de adviezen van een tweetal kwaliteitsteams (Q-teams) en de verwachting dat het geen haalbare uit te werken variant is. Dit slaat terug op een aantal onderdelen waarop de variant is onderzocht, waaronder duurzaamheid maar ook de gevolgen in het kader van de Natura2000 en de beschermde soorten die te vinden zijn in het plangebied. Aan dit besluit ligt de volgende advisering ten grondslag.

- Zowel PanWes² als RKPIJ adviseren te kiezen voor variant 1, met nader onderzoek naar en afweging van twee mitigerende maatregelen;
- Gemeente Westervoort adviseert te kiezen voor variant 1, en ook variant 2 te blijven onderzoeken;
De ingeschatte consequenties om variant 2 te blijven meenemen in de onderzoeken komen ten laste van gemeente Westervoort;
- De Q-teams adviseren gemeente Westervoort een alternatief stedenbouwkundig plan uit te werken waarbij de ontsluiting van de nieuwbouw Westervoort Noord niet via de dijk plaatsvindt maar via het binnendijs gelegen wegennet en sterker inspeland op het beschikbare fiets- en OV-netwerk rond de locatie.

Op basis van voorgaande heeft de stuurgroep ingestemd met variant 1 en de opdracht aan de gemeente Westervoort terug te geven als het gaat om het onderzoeken van variant 2. Hierbij zullen de kosten van het onderzoek, maar ook een eventuele uitvoering die afwijkt van variant 1 voor kosten komen van de gemeente Westervoort.

Hierna hebben wij (ambtelijk vanuit 1Stroom) variant 2 nogmaals tegen het licht gehouden en onderzoek gedaan naar de haalbaarheid om deze variant 2 als serieus alternatief op te voeren als variant in het door het PanWes (Waterschap Rijn en IJssel) te schrijven voorkeursalternatief.

Hieronder volgt de afweging na dit onderzoek.

Meerkosten

Ten opzichte van variant 1 (€ 759.000,-) is er bij het uitvoeren van variant 2 sprake van vermoedelijke investeringslast van € 1.479.000,-. Dit bedrag is exclusief de benodigde af- en toe ritten voor het fietspad en andere overgangen en kruisingen die noodzakelijk is voor een verkeersveilige afwikkeling van het verkeer.

Deze meerkosten á (minimaal) € 720.000,- komen, bij uitvoering, voor rekening van de gemeente Westervoort.

Gekeken naar de volledige omvang van het project is de verwachting dat de meerkosten niet opwegen tegen de meerwaarde van het aanleggen van een vrijliggend fietspad. Dit komt boven op de al bestaande investeringslast van € 1.580.000,- voor het Rivierklimaatpark.

² PanWes: het dijkversterkingstraject onder regie van het Waterschap Rijn en IJssel

Duurzaamheid /natura 2000

Het aanleggen van een iets verhoogd vrijliggend fietspad nabij de buitenteen van de IJsseldijk heeft veel impact op de omgeving. Niet alleen is er sprake van veel grond verplaatsing ook zal er sprake zijn van een inbreuk op het natura 2000 gebied en de daarbij behorende voorkomende habitat.

Uiteraard gaan we in het terrein van het Rivierklimaatpark vele wijzigingen doorvoeren, wat we willen voorkomen is dat het plangebied van 'Park' verder ingeperkt wordt door het aanleggen van een fietspad.

Ook landschappelijk heeft het aanbrengen van een fietspad, die iets verhoogd 10 meter vanaf de teen van de dijk moet worden gerealiseerd, grote impact. Dit heeft impact op de ruimtelijke kwaliteit maar ook op de hierboven omschreven aanwezige habitat.

Sociale veiligheid

Een vrijliggend fietspad dat lager ligt dan de dijk waarover het normale verkeer rijdt kan leiden tot een gevoel van onveiligheid. Deze ontstaat als er sprake is van te weinig verlichting en het uit beeld zijn voor het verkeer wat op de dijk rijdt. Sociale veiligheid heeft een hoog emotiegehalte. Voor mensen doet de objectieve veiligheid er vaak niet toe, maar juist het gevoel van veiligheid (subjectieve veiligheid). Deze is van toepassing op zichtbaarheid, toezicht op het gebied en inrichting van de omgeving. Het lager plaatsen van het fietspad in combinatie met de vele bochten in de dijk heeft een nadelig gevolg op de zichtbaarheid. Daarnaast kan het zijn dat vanuit het oogpunt ecologie (fauna), méér verlichting plaatsen langs de dijk niet eens mogelijk is.

Synergie

Een belangrijk uitgangspunt in de samenwerking tussen de partners (Waterschap Rijn en IJssel, provincie Gelderland, Rijkswaterstaat, Rivierklimaatpark IJsselpoort en de verschillende gemeenten) is dat er sprake is van synergie. Pas wanneer alle partners hetzelfde uitgangspunt hanteren en is sprake van een maximale opbrengst van de doelen die we voor ogen hebben. Dit betekent ook dat het afwijken op een gezamenlijk standpunt uiteraard kan, maar we ook moeten komen tot een uitvoerbare besluitvorming. Het afwijken en dus vasthouden (als Westervoort) van variant 2 zal uiteindelijk leiden tot meerkosten voor de gemeente maar ook tot spanning in deze synergie.

Als we kijken naar het algemene belang en de hierboven aangehaalde onderdelen van onderzoek, kan niet anders geconcludeerd worden dat variant 2 niet direct zal leiden tot een nog veiliger IJsseldijk maar ook stuit op het innemen van een standpunt die tegengesteld is aan het besluit van de stuurgroep Rivierklimaatpark om alleen variant 1 te ondersteunen.

Intergemeentelijke Structuurvisie (IGSV) en Notitie Voorkeursalternatief (VKA) (2020)

In 2020 is de IGSV en het VKA vastgesteld. Hierbij is een participatietraject gevolgd en is de raad meegenomen en bevraagd om zo beleidsuitgangspunten en voorwaarden met elkaar vast te stellen.

In het IGSV is het volgende opgenomen:

Visie

In de uiterwaarden bij Westervoort wordt ingezet op een vernieuwde inrichting van de uiterwaarden waarin diverse opgaven samenkomen. Door Struyk Verwo uit te plaatsen ontstaat er ruimte voor het creëren van een waterstandsverlaging bij hoge rivierafvoeren, de ontwikkeling van nieuwe natuur en voor de aanleg van een geul, die zorgt voor een verhoging van de ecologische waterkwaliteit.

Bovendien kan door de uitplaatsing van Struyk Verwo en de aanleg van een fietspad aan de buitenzijde van de IJsseldijk de verkeersveiligheid worden verbeterd. Bij het bedrijf Putman liggen er kansen om de laad- en losfaciliteiten te verbeteren. Dit draagt bij aan het streven om vervoer over water te stimuleren. Verder wordt ingezet op goed toegankelijke en beleefbare uiterwaarden met diverse gebiedsentrees. Hiermee kan een aantrekkelijk uitloopgebied voor inwoners van Duiven en Westervoort worden gerealiseerd. Alleen door al deze opgaven in samenhang op te pakken, is een belangrijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit mogelijk.

Beleidsambities:

- *een verbetering van de verkeersveiligheid op de IJsseldijk door de aanleg van een fietspad aan de buitenzijde van de dijk. Verder is door aanleg van dit fietspad en de geul een nieuwe verkeersveilige toegangsweg naar bedrijf Putman nodig.*

Deze uitgangspunten in de vastgestelde documenten zijn belangrijk in deze fase van planvorming. Gekeken is, in de huidige context en met de wetenschap van nu, of het aanleggen van een vrijliggend fietspad uitvoerbaar is, of het bijdraagt aan verkeersveiligheid en de beleving van de omgeving. Ook sociale veiligheid zoals zichtbaarheid is meegenomen in de afweging om af te wijken van de ambities in het VKA en IGSV.

Belangrijk

De gemeente Westervoort hecht veel waarde aan het goed kunnen ontsluiten van Westervoort-Noord.

Het ontsluiten van 600 woningen op enkel de rotonde Hamersestraat kan wel als we puur naar het aantal motorvoertuigen kijken. De rotonde heeft ruim voldoende restcapaciteit. Echter is het bij een grote woonwijk sterk aan te bevelen om twee volwaardige ontsluitingen te hebben voor de algehele bereikbaarheid, de verkeerscirculatie in de wijk en de sociale veiligheid. Want wat als er nét voor de rotonde en ongeval gebeurt waardoor je er niet langs kan. De Dorpstraat bij de Brouwerslaan is te druk om al dat verkeer te kunnen verwerken. Vandaar dat ook voor deze opzet is gekozen.

Variant 1 kan dan ook alleen als er optimaal gebruik wordt gemaakt van de ruimte op de dijk, ons inziens dus een verbreding van 1 meter.

Tegelijkertijd is het van belang dat de inwoners van de gemeente Westervoort gebruik kunnen maken van het 'park' van het Rivierklimaatpark. De toegankelijkheid van de uiterwaarden door de aanleg van struinpaden is hierbij een belangrijk gegeven en ook de toegang hiervoor.

Advies

Belangrijk is het om kansen die er zijn te benutten en wat niet kansrijk is afscheid van te nemen.

Gekeken naar het effectenonderzoek naar de verkeersveilige en beleefbare IJsseldijk (uitgevoerd in navolging op het besluit van de Stuurgroep Rivierklimaatpark van d.d. 13 maart 2023) kan niet anders dan worden geconcludeerd dat het allereerst erg onzeker is of aan een of meerdere voorwaarden kan worden voldaan waarbinnen een vrijliggend fietspad aan de teen van de dijk geplaatst kan worden. Dit heeft te maken met kosten maar ook het ongewisse vergunningentraject (Natura 2000) en het component duurzaamheid. Daarbovenop komt het vraagstuk of het werkelijk bijdraagt aan een verkeersveilige IJsseldijk en het gebrek aan sociale veiligheid door het verplaatsen van het fietspad.

Zoals eerder in de rapportage is opgemerkt leidt het uitgangspunt van het ontsluiten van Westervoort-Noord niet tot een weg (dijk) die voldoet aan de richtlijnen voor een verkeersveilige inrichting zonder mitigerende maatregelen. De verkeersonveilige situatie in variant 1 kan op twee manieren worden gemitigeerd, zodat een verkeersveilige situatie ontstaat. Deze zijn:

1. Het wegprofiel en daarmee ook de kruin van de dijk verbreden met 0,5 tot 1m, op het deel tussen de spoorbrug en de aansluiting van Putman.
2. Beperken van het aandeel van het verkeer van het nieuw te ontwikkelen woongebied Westervoort-Noord. Met de huidige wegbreedte levert maximaal 75 extra ontsloten woningen vanuit de nieuwe woonwijk, in combinatie met de eerdergenoemde zachte knip (Brouwerslaan) en harde knip op de dijk (bij de spoorbrug), een robuuste en verkeersveilige fietsstraat op. Vanuit een maximaal recreatieve beleving van de dijk en haar omgeving kan een optimum worden bereikt door vanuit de nieuwbouwontwikkeling Westervoort-Noord geen woningen te ontsluiten over de IJsseldijk.

De tweede mitigerende maatregel, zijnde het beperken van het aandeel van het verkeer van het nieuw te ontwikkelen woongebied Westervoort-Noord heeft naar ons oordeel geen voorkeur dan wel stuit op praktische bezwaren. De ontsluiting op de IJsseldijk voor Westervoort-Noord voor 125 woningen en 25 bestaande woningen is in alles een belangrijke overweging. Het wegstrepen van deze ontsluitingsmogelijkheid brengt namelijk praktische bezwaren met zich mee met betrekking tot de algehele verkeerscirculatie binnen de woonwijk Westervoort-Noord. Ook de ontsluiting van het gemotoriseerde verkeer bij calamiteiten op de hoofdontsluiting nabij de rotonde Liemersallee is dan een aandachtspunt.

Bovenstaande in ogenschouw genomen adviseren bij wij om het PanWes (Waterschap Rijn en IJssel) in haar onderzoeken - en het opmaken van een Voorkeursalternatief (VKA) - naar een verkeersveilige IJsseldijk in relatie tot de opdracht te komen tot de dijkversterking Pannerdense Waard-Westervoort uit te gaan van het uitwerken van variant 1 met de uitwerking van de eerste genoemde mitigerende maatregel. Hiermee ook als belangrijk uitgangspunt mee te nemen dat alleen een dijkverbreding van 1 meter kan leiden tot een nieuwe weginrichting en effectief kan bijdragen aan een verkeersveilige IJsseldijk in combinatie van de – voor Westervoort-Noord – belangrijke en noodzakelijke ontsluiting.