

Verslag reacties nieuwe varianten bochten Karstraat



Inhoud

Inleiding	3
Reacties omwonenden	4
Inleiding	4
Mondelinge opmerkingen informatieavond	4
Schriftelijke reacties	4
Reacties logistieke ondernemers	6
Inleiding	6
Bijeenkomst	6
Schriftelijke reacties	6
Reacties belanghebbenden	7
Connexxion	7
Fietzersbond	7
VVN	7
Politie	8
VGGM	8
't Zand Binnen – Buiten	8

Inleiding

De bochten in de Karstraat Huissen zijn al jaren onderwerp van gesprek en hebben verschillende keren op de (politieke) agenda gestaan. De nieuwe varianten zoals opgenomen in de rapportage Varianten bochten Karstraat in Huissen (Newae 24 februari 2022) en in bijlage aan deze raadsinformatienota, zijn besproken met logistieke ondernemers en omwonenden, op respectievelijk 11 maart en 23 maart 2022. De reacties zijn verwerkt in dit verslag.

Daarnaast konden omwonenden, logistieke ondernemers en belanghebbenden schriftelijk hun mening en voorkeur op de nieuwe varianten geven. Ook deze reacties zijn in het verslag opgenomen.

Dit verslag geeft een overzicht van de reacties van:

- omwonenden
- logistieke ondernemers Lingewaard
- hulpdiensten
- fietsersbond
- busmaatschappij

Dit verslag wordt toegevoegd aan de raadsinformatiebrief en met de inzenders gedeeld.



Huidige zuidelijke bocht

Reacties omwonenden

Inleiding

Tijdens een informatieavond op woensdag 23 maart 2022 zijn omwonenden geïnformeerd over de ontwikkelingen en de nieuwe varianten van de bochten in de Karstraat. Bij deze avond waren aanwezig: circa 30 omwonenden, een CROW-gecertificeerde verkeersadviseur en vertegenwoordigers van de gemeente Lingewaard. Hieronder lichten wij eerst de opmerkingen van de omwonenden tijdens de informatieavond toe, daarna de schriftelijke reacties van de omwonenden.

Mondelinge opmerkingen informatieavond

Omwonenden vroegen waar de prioriteit ligt van de raad. Is dit veiligheid, budget of doorstroming van verkeer? Zij verwezen naar de Largas-variant, deze variant heeft nog steeds de voorkeur van veel aanwezigen. Voornamelijk omdat deze de veiligheid en oversteekbaarheid ten goede komt. Ook mensen van het Nieuwediep vinden deze variant de beste in verband met het in- en uitrijden van het Nieuwediep. De aanwezige omwonenden uitten hun zorgen over de veiligheid, vooral van de kinderen en scholieren die over de Karstraat fietsen.

Er zijn grote zorgen over het vrachtverkeer en het risico op ongelukken met ernstig letsel. Met de doorstroom van de fietsers wordt er ook verwezen naar de toekomstige fietsroute (Nieuwediep-Karbrugsevoetpad) en de nieuwbouwwoningen die via het Nieuwediep te bereiken zijn. De (fiets)ontsluiting van en naar het Nieuwediep is verschillende keren expliciet genoemd.

Tijdens de avond pleitten omwonenden voor een 30km zone met flitspaal en het weren van vrachtverkeer. Hierop is aangegeven dat het plaatsen van een flitspaal niet een bevoegdheid is van de gemeente (zie ook reactie belanghebbenden/politie). Ook het weren van vrachtverkeer in de Karstraat is niet haalbaar en wenselijk. Daarnaast is het moeilijk zo'n verbod te handhaven (zie reactie belanghebbenden/politie).

Tijdens de informatieavond kregen de aanwezigen een informatiebrief. Deze brief staat ook op de website van de gemeente Lingewaard. In deze brief stond het verzoek om te reageren op de varianten. De citaten hieronder zijn daarvan het resultaat. Vanwege privacy worden er geen namen genoemd.

Schriftelijke reacties

In de schriftelijke reacties wordt de verkeersveiligheid benadrukt en worden veel zorgen over ernstige ongelukken (vooral fietsers) geuit. Daarnaast wordt er veel verwezen naar de ontwikkelingen rondom Nieuwediep: *“Is er rekening gehouden met het fietspad Hortensialaan – Nieuwediep als extra ontsluiting in de bocht Noord?”* Er wordt gesteld dat hiermee te weinig rekening is gehouden met de varianten op de bochten Karstraat. *“Met deze nieuwe situatie is naar mijn mening geen rekening gehouden, en dat terwijl dit de verkeerssituatie alleen maar onveiliger maakt.”* De afslag van het nieuwe fietspad op het Nieuwediep wordt onoverzichtelijk genoemd. In een reactie wordt voorgesteld om van het Nieuwediep verkeerssluw te maken door alleen bestemmingsverkeer toe te staan. Een inzender stelt dat tijdens de ontwikkeling van Bergerden en omgeving niet integraal wordt gekeken: *“... nooit vanuit een totaalvisie is gekeken naar een plan waarin wonen recreëren, natuur, bedrijvigheid, verkeer en veiligheid samen komen.”*

Een ander veelgenoemde oorzaak van onveilige situaties is het vrachtverkeer, vrachtwagens uit tegengestelde richting kunnen elkaar moeilijk passeren en rijden vlak langs de fietspaden: *“Wij zien hier erg jonge kinderen naar school in Bemmelen fietsen; op 30 cm afstand van grote vrachtwagens.”*



Huidige noordelijke bocht

Ook ervaart een aantal omwonenden schade door trillingen en geluidsoverlast door (vracht)verkeer.

De reacties zijn verschillend wat betreft de snelheid. Reacties lopen uiteen van 'een 30km zone' als 'geen aanpassing van de snelheid'. Ook wordt een 40km zone genoemd: *"Deze optie sluit aan bij toepassing in grote steden met de nodige opstopping. Duitsland loopt daarmee voorop ..."* De reactie op de handhaving van de snelheid is eveneens wisselend, wel ervaren de inzenders dat er te hard gereden wordt ondanks de bochten. *"We missen verder nog maatregelen om de snelheid te temperen"*. De voorstanders van de 30km zone stellen: *".. voor veiligheid, woongenot en het ontmoedigen van sluipt, race en teveel vrachtverkeer"*.

Naast verkeersveiligheid, snelheid en de ontsluiting van de Nieuwediep wordt ook de doorstroming genoemd:

"Nu staan er dagelijks files (tussen 16.00 – 18.00 uur) voor mijn deur." Doorstroming van verkeer is nodig, maar heeft in de reacties minder prioriteit dan veiligheid en ervaren overlast.

De Basis Variant (uit het rapport Newae) wordt het vaakst als eerste voorkeur genoemd. De Basis Variant wordt als beste van de slechtste nieuwe varianten beoordeeld. Daarnaast worden er aanvullende maatregelen bij de Basis Variant voorgesteld, zoals 30km, fietsers omleiden en vrachtverkeer weren. Ook zijn er evenveel reacties binnengekomen waarbij geen voorkeur op de nieuwe alternatieven wordt gegeven. Daar worden dezelfde aanvullende maatregelen (30km, fietsers omleiden en vrachtverkeer weren) genoemd of wordt verwezen naar de Largas-variant. Ook zijn er reacties binnengekomen met voorstellen voor nieuwe varianten waarbij grond aan de noordzijde van de Karstraat wordt aangekocht om de bocht te verruimen en geluidswanden te plaatsten. Daarmee hoeft het pand aan de binnenbocht (De Gulle Goedzak) niet te worden verworven.

Een inzender ziet liever dat de A15 wordt doorgetrokken. Dit zal veel vrachtverkeer schelen. Ook wijkorganisatie 't Zand Binnen –Buiten verwacht ontlasting van de woongebieden als vrachtverkeer rijdt via de A325 en A15 (zie belanghebbendem/ 't Zand Binnen – Buiten).

De varianten groot onderhoud en 30km zone zijn minder vaak als voorkeur gekozen van de inzendingen. In een aantal gevallen wordt de uitbuigingsvariant genoemd in combinatie met de basis en 30km varianten. Ook wordt de Largas-variant nog steeds een aantal keer genoemd als voorkeur.

Reacties logistieke ondernemers

Inleiding

Op vrijdag 11 maart was er een sessie voor de grotere logistieke ondernemers uit Lingewaard. Tijdens deze sessie kwamen verschillende onderwerpen aan de orde, waaronder de varianten op de bochten in de Karstraat. Ook aan de ondernemers het verzoek om hun reactie op en voorkeur voor de varianten te delen. Hieronder een samenvatting van de sessie en een beschrijving van de ingekomen reacties.

Bijeenkomst

De aanwezigen geven tijdens de bijeenkomst aan dat het grootste deel van het vrachtverkeer op de Stadswal-Karstraat lokaal vrachtverkeer is. Daarbij komt dat de Hoevers Groep (logistiek) gaat verhuizen van Arnhem naar Huissen (Agropark II). Veel vervoer is op Duitsland gericht. De verwachting is dat daardoor meer vrachtverkeer door Huissen gaat rijden. Ondernemers geven aan dat omrijden niet interessant en niet gewenst is, de alternatieve route is 8,5 km langer dan door Huissen. Als de A15 is doorgetrokken, is een route via die snelweg een goed alternatief, mits de A15 tol vrij is. Als dat niet is, zal sluisverkeer alsnog voor een route door Huissen kiezen.

Ook wordt aangegeven dat de bochten van de Karstraat moeten worden verflauwd voor een betere doorstroming. Daarnaast zorgen de bussen die halteren op de rijbaan van de Karstraat voor een verminderde doorstroming.

Na een korte toelichting op de nieuwe varianten op de bochten geven de aanwezige ondernemers aan dat de zichtbaarheid in de bochten nu slecht is, een tegenligger is pas op het laatste moment te zien. De ondernemers vragen of het fietspad via het Nieuwediep en Hortsensialaan kan lopen of dat de rijbaan kan worden verlegd naar de trambaan (oorspronkelijke variant 2017). Een 30km zone met drempels en versmallingen of de Karstraat afsluiten voor doorgaand (vracht)verkeer zien de aanwezigen niet zitten. De Karstraat is een belangrijke hoofdweg, ook voor hulpdiensten en bussen. De aanwezigen verwachten dat afsluiten van doorgaand (vracht)verkeer niet te handhaven is door de politie, daarnaast zijn de logistieke ondernemers lokaal vrachtverkeer van Huissen. De aanwezige ondernemers vermoeden dat er vooral overlast is van vrachtwagens zonder goederen (zoals lege bloemenkarren) die in de avonduren en 's nachts over het slechte asfalt rijden. Er wordt positief gereageerd op de uitbuigingsvariant van de zuidelijke bocht. Die wordt als een verbetering gezien ten opzichte van de huidige situatie.

Aan het einde van de sessie kregen de aanwezigen het verzoek om de gemeente eventueel nog iets mee te geven omtrent de Karstraat. Daarbij wordt de doortrekking van de A15 als de belangrijkste wens aangegeven: deze is dringend nodig. Het is belangrijk om hiervoor te blijven lobbyen. Daarnaast moeten ook de bochten van de Karstraat worden aangepakt. De problemen op de Karstraat worden niet alleen veroorzaakt door het vrachtverkeer, er rijden ook veel personenauto's. De politieke discussie over de bochten van de Karstraat gaat de verkeerde kant op. De straat had al moeten worden aangepakt. De aanwezigen zien liever een keuze voor een goede oplossing, dan een keuze op basis van de kosten. Oftewel *"Niet te veel praten, maar actie, actie, actie."*

Schriftelijke reacties

Logistieke ondernemers hebben vooral hun mening tijdens de sessie laten horen. In de schriftelijke reacties geven zij vooral hun voorkeur door voor een bepaalde variant. De voorkeur gaat naar de eerdere Largas-variant. Van de varianten die nu voorliggen, gaat de voorkeur uit naar de Basis Variant, de Uitbuigingsvariant en de combinatie van deze twee. Waarbij de Basis Variant en Uitbuigingsvariant iets vaker worden gekozen.



Largas-variant

Reacties belanghebbenden

Ook verschillende belanghebbenden kregen het verzoek om schriftelijk te reageren op de herinrichting van de bochten. Omdat zij vanuit hun eigen expertise hebben gereageerd, worden de reacties gescheiden van elkaar genoemd.

Connexxion

Busmaatschappij Connexxion heeft een korte reactie gegeven. Zij kiezen voor variant 30km/h, zij zien deze variant als: “..beste, snelste en veiligste optie.”

Fietsersbond

De Fietsersbond spreekt geen voorkeur uit voor één van de varianten, er is gekeken naar de belangen van de fietsers. Onderstaande punten behoren daarbij, vanuit hun visie, te worden gerealiseerd:

- Een *veilige* route met gescheiden wegen voor de fietsers en het autoverkeer. Goed zichtbaar en goed verlicht. Bij een noodzakelijk oversteekpunt moet er een voldoende breed midden-eiland zijn zodat fietsers in de bochten veilig, gefaseerd kunnen oversteken. Een 30 km weg moet in deze situatie niet leiden tot fietsers op de rijbaan. De doorgaande weg is te druk en fietsers zouden dan als verkeersremmende/snelheidsremmende maatregel worden gebruikt. Dit leidt tot onveilige situaties.
- Een *directe* route voor de fietsers, zonder om te hoeven rijden. Of, indien omrijden wenselijk is vanwege de veiligheid een minimale omleiding omdat fietsers anders toch voor de meest directe route kiezen, ook als deze onveiliger is.
- Een *snelle* route zonder verkeerslichten of verkeerslichten die afgesteld zijn op en voorrang geven aan het naderen van fietsers.
- *Comfortabele*, aantrekkelijke en duidelijke fietsroute met rood glad asfalt.
- *Bereikbaarheid*: alle straten moeten wel veilig bereikbaar blijven voor de fietsers.

De variant met bovengenoemde aspecten tegen de laagste prijs heeft de voorkeur van de Fietsersbond. “We hopen op een creatieve oplossing van de gemeente waarbij nu het fietsverkeer en de fietsers gewaardeerd worden en er als eerste tegemoetgekomen wordt aan hun belangen en daarna die van het (vracht)verkeer”, aldus de Fietsersbond.

VVN

Het VVN heeft op het moment van aanvraag geen capaciteit om een reactie te geven op de nieuwe varianten. VVN geeft alleen een consult op aanvraag van een bewonersgroep. Wel hebben zij in 2019 op de toen opgestelde varianten gereageerd en hier naar terug verwezen. Omdat het advies gaat over eerdere varianten, wordt hier alleen het algemene advies over de herinrichting van de Karstraat genoemd.

VVN adviseert de gemeente om te kijken naar de oversteek vanuit het Nieuwediep en deze te verbeteren. Dit kan door de middengeleider 5 tot 6 meter te verbreden, personenauto's en busjes kunnen zich in het midden op te stellen om zo in twee fases over te steken. Indien groot vrachtverkeer wordt toegestaan in het Nieuwediep, dan wordt geadviseerd om te kijken of een andere ontsluiting mogelijk is. Verder adviseert VVN om de rechtstand tussen het Nieuwediep en het Zandsevoetpad te voorzien van een overrijdbare middengeleider en alles in de trottoirbanden te zetten, zodat er een optische versmalling ontstaat die de rijsnelheid moet temperen. Daarnaast adviseert VVN om de snelheid van het binnenkomende verkeer te minderen door de middengeleider in de bocht met het Zandsevoetpad verder door te trekken waardoor verder voor de bocht een fysieke vernauwing ontstaat.

Politie

De politie heeft naar de varianten gekeken vanuit de rol als verkeersadviseur. Veiligheid, wettelijke basis en handhaafbaarheid van ingestelde verkeersmaatregelen zijn hierbij de hoofdlijn. De vorm van deze gebiedsontsluitingswegen (GOW) in de bochten is een punt van aandacht. Vooral bussen en vrachtverkeer leveren door hun grootte een knelpunt op. De fietsstroken liggen strak langs de rijbaan, alle verkeer zit fysiek dicht op elkaar.

Er is alleen resultaat zichtbaar wanneer de bochten ruimer worden gemaakt (Basis Variant). In de overige varianten is de winst gering. Zwakke verkeersdeelnemers zijn bij een GOW als deze echt de zwakkere partij met alle risico's van dien. De variant om de fietsers over de oude trambaan te laten rijden is in de kern niet verkeerd. Maar er ontstaan uitdagingen. Voor een route om fietser van en naar de Nieuwediep te krijgen bijvoorbeeld. Idem voor de aanwonenden van de Karstraat in die bocht. En bij de aan te leggen oversteken over de Karstraat om bij deze 'trambaan' te komen. Gezien de functie van deze weg en de verkeersintensiteit lijkt het er niet op dat dit de veiligheid niet ten goede zal komen.

In het kader van een 30km zone wordt gewezen naar de tekst uit de wet van een bord met maximum snelheid: *"De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving."* Dit is in conflict met de functie van GOW wegen. Een GOW30 zodanig inrichten dat het wegbeeld overeenstemt met de maximumsnelheid is bijna onhaalbaar. Het remt de verkeersfunctie van dergelijke wegen. Controles op een niet goed ingerichte weg zijn speldenprikken in het gedrag van bestuurders en lost het probleem van te hard rijden niet op. Ook is het weren van een bepaalde doelgroep uit het verkeer moeilijk te handhaven. Wanneer een verbodsbord voor vrachtverkeer met een onderbord "uitzondering voor bestemmingsverkeer" wordt geplaatst, is handhaving erg arbeidsintensief. Iedere vrachtwagen moet worden gestopt en worden gevraagd naar de bestemming. Daarna moet ook nog de bestemming worden gecontroleerd. Het controleren kost teveel tijd om effectief te kunnen handhaven.

VGGM

Het VGGM heeft per variant gereageerd. Zij hebben geen voorkeur voor een variant genoemd. Daarnaast hebben zij aangegeven geen hinder te ondervinden in de aanrijtijden bij de huidige inrichting van de Karstraat.

De VGGM heeft geen opmerkingen geplaatst bij de Basis Variant, Groot Onderhoud en Uitbuigingsvariant. Bij V30km/h en Fietsomleiding/raadsvariant wordt aangegeven dat de doorstroomfunctie en capaciteit afnemen ten opzicht van de huidige situatie. Dit kan een mogelijk negatief effect hebben op de aanrijtijden van de hulpdiensten. Dit is voor de VGGM een onwenselijke situatie.

De VGGM heeft ook gereageerd op de knip voor doorgaand vrachtverkeer. Hulpdiensten moeten te allen tijde ongehinderde doorgang hebben. Als de gemeenteraad toch voor deze variant zou kiezen moet het verbod op vrachtverkeer met de eventuele detectiemiddelen worden ingesteld op een locatie waar een goede keermogelijk aanwezig is.

't Zand Binnen – Buiten

De wijkorganisatie 't Zand Binnen – Buiten (hierna 't Zand) heeft vorig jaar het wijkontwikkelingsplan vastgesteld. Hierin wordt meer aandacht gevraagd voor welzijn, gezondheid en veiligheid voor de bewoners. In de voorgestelde varianten zien zij mogelijkheden om hieraan te voldoen. Daarnaast zien ze graag een vermindering van het externe vrachtverkeer, het afwikkelen via de A15 en A325 zou hier een grote bijdrage aan leveren. Ook noemt 't Zand: *"De fijnstofbelasting voor de aanwonenden van de Karstraat is niet langer toelaatbaar."*

't Zand heeft voorkeur voor 30km/h variant, het heeft twee voordelen: *"De rij snelheden op de rijbaan zijn lager waardoor het nemen van de bochten rustiger en veiliger verloopt en op de tweede plaats wordt een behoorlijke reductie van de geluidsbelasting bereikt."* In het principeprofiel zien zij ruimte voor groen, wat als

voetpad kan worden ingewisseld. De 30km/h variant zien zij graag gecombineerd met de Uitbuigingsvariant. Naast het oplossen van de te krappe bochten waar groot (vracht)verkeer elkaar moeilijk kan passeren, is er een betere aansluiting met het Zandsevoetpad.

Naast de combinatie van de 30km/h en Uitbuigingsvariant (en het aanleggen van een voetpad) is vernieuwing van de wegconstructie nodig, “..., omdat deze constructie door de enorme hoeveelheid vrachtverkeer is gedeformeerd.” Hiermee ligt niet de voorkeur bij variant Groot Onderhoud; wel zouden zij graag zien dat wegonderhoud bij herprofilering wordt meegenomen.