



## Raadsvoorstel

**Registratienummer:** 19int02409

**Onderwerp:** Verkeerscirculatieplan 's-Heerenberg

**Portefeuillehouder:** wethouder O.G. van Leeuwen

### Te nemen besluit:

1. Uitvoeren van de maatregelen Fase 1-VCP op het moment dat de Ontbrekende Schakel in gebruik wordt genomen;
2. Uitvoering van Fase2-VCP afhankelijk stellen van het stedenbouwkundig plan voor de invulling van de Drieheuvelenweg ten zuiden van restaurant Forest;
3. Het beschikbare restant van het krediet afwaardering Drieheuvelenweg beschikbaar te stellen voor de maatregelen van Fase 1-VCP.

### Waarom dit voorstel?

De Provincie Gelderland start in het najaar 2019 met de aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' (verder te noemen: OS), deze weg verbindt de rondweg Zeddam (ingenieur Kersjeweg) met de Meilandsedijk in 's-Heerenberg. Deze OS neemt de functie voor de afwikkeling van doorgaand verkeer over van de Drieheuvelenweg; de provinciale weg N316 die nu nog door de kern van 's-Heerenberg voert. Naar verwachting kan de OS in de zomer van 2020 in gebruik genomen worden.

De komst van de OS is een wens van de gemeente Montferland. In de MER uit 2012 staat over de doelstelling van de OS:

"De meerwaarde van de realisatie van de OS is de kortere verbinding die ontstaat tussen de A12/A3 BAB en de A18. Hierdoor worden de economisch belangrijke locaties directer met elkaar en de regio verbonden. De realisatie draagt daarnaast bij aan een duurzame oplossing voor de leefbaarheidssituatie (luchtkwaliteit, geluidreducerend effect, fijnstof, etc.) doordat het verkeer dan niet door de kernen van 's-Heerenberg en Zeddam hoeft te rijden".

Om de OS optimaal te laten functioneren zijn de gemeente Montferland en de provincie Gelderland overeengekomen dat de gemeente Montferland de volgende drie verkeersmaatregelen treft op de huidige Drieheuvelenweg (de maatregelen maken integraal onderdeel uit van de MER). Deze maatregelen beogen dat het voor doorgaand verkeer onaantrekkelijk wordt om de route door 's-Heerenberg te blijven rijden.

1. De huidige Drieheuvelenweg wordt tussen Zeddam en het kruispunt Korensingel/Drieheuvelenweg/Zeddamseweg afgewaardeerd tot 60 km/uur;
2. Ten zuiden van dit kruispunt wordt de Drieheuvelenweg afgewaardeerd tot erftoegangsweg (30 km/uur);
3. Voor vrachtverkeer wordt een algehele geslotenverklaring ingesteld op het het Drieheuvelenweg-wegvak Korensingel-Lengelseweg.

Om uitvoering te geven aan deze overeengekomen maatregelen en het verkeer optimaal in en rondom 's-Heerenberg te laten circuleren is besloten een Verkeerscirculatieplan op te stellen. Op 26 oktober 2017 heeft de gemeenteraad in Montferland raadsbreed hierover een amendement (Am. 201706) aangenomen. Uws gemeenteraad besloot bij aanname van het amendement, dat voorafgaand aan de keuze van een locatie voor een brede school, er een verkeerscirculatieplan moest worden opgesteld waarin de afwaardering of afsluiting van de Drieheuvelenweg centraal stond. Ook moesten de omwonenden en belanghebbenden worden betrokken in de totstandkoming van het Verkeerscirculatieplan.

Kortom, het project *afwaardering Drieheuvelenweg* als gevolg van de komst van de OS is dus breder geworden en uitgemond in een *verkeerscirculatieplan voor geheel 's-Heerenberg*. De bijgevoegde rapportage is het antwoord op uw amendement en bevat daarmee de afwaardering van de Drieheuvelenweg in samenhang met het verkeerscirculatieplan.

Het verkeerscirculatieplan (VCP) en de hierin opgenomen maatregelen zijn tot stand gekomen in een interactief proces van afstemming met gemeente, provincie, en bewoners en belanghebbenden. De werkwijze en resultaten hiervan staan vermeld in de bijgevoegde rapportage over het Verkeerscirculatieplan en zijn beknopt toegelicht in dit voorstel onder 'Inspraak en overleg'.

### **Wat is het effect?**

Zoals uw amendement verordonneerde ten aanzien van burgerparticipatie, heeft consultatie van inwoners en belanghebbenden centraal gestaan bij de totstandkoming van het Verkeerscirculatieplan. Gedurende een interactief proces met bewoners, uw raad en commissieleden en overige belanghebbenden zijn in eerste instantie zowel actuele verkeersknelpunten in 's-Heerenberg als ook de ideeën voor verbetering van deze knelpunten geïnterviewd. Mede op basis daarvan zijn drie scenario's ontwikkeld. De scenario's geven de maximale reikwijdte aan oplossingen weer, maar voldoen ook aan de gestelde criteria zoals overeengekomen zijn met de provincie Gelderland en zijn in lijn met het gemeentelijk verkeersbeleid. De scenario's zijn toegelicht in de bijgevoegde rapportage (bijlage 1). Deze scenario's zijn besproken tijdens diverse inloopbijeenkomsten in 's-Heerenberg waarvoor belanghebbenden en bewoners zijn uitgenodigd. In grote lijnen kwamen de op- en aanmerkingen ten aanzien van de drie scenario's overeen met de Meespraakreacties uit de eerste consultatie. Duidelijk bleek dat afhankelijk van waar de inspreker woont of zijn/haar belang heeft, men de voorkeur had voor een bepaald scenario.

Het uiteindelijke Verkeerscirculatieplan zoals opgenomen in de rapportage (bijlage 1) is een evenwichtige resultante van de inspraakreacties van belanghebbenden/bewoners, gemaakte afspraken met de provincie en gemeentelijk verkeersbeleid. Het zorgt er onder meer voor dat:

- Doorgaand (vracht)verkeer niet langer via de Drieheuvelenweg rijdt.
- 's-Heerenberg via de Drieheuvelenweg bereikbaar blijft voor bewoners en bezoekers (erfonthuisingen voor bestemmingsverkeer).
- Er een verbeterde ontsluiting komt van de bedrijfsterrains en dat de wens om LZV's in de toekomst gebruik kunnen laten maken van de nieuwe ontsluitingsstructuur niet geblokkeerd worden.
- De veiligheid voor fietsers is gewaarborgd en de brede school op een van de twee overgebleven locaties verkeerskundig verantwoord kan worden ingepast.
- De bereikbaarheid van het centrum gewaarborgd blijft en de bevoorrading van het centrum op een zo evenwichtig mogelijke wijze kan worden afgewikkeld ('de pijn verdelen').
- Het openbaar vervoer van en naar 's-Heerenberg mogelijk blijft en er een goede routing mogelijk blijft.
- De brede school moet, los van de definitieve locatiekeuze, te allen tijde goed en veilig bereikbaar zijn voor zowel fiets- als autoverkeer.
- De wegen in 's-Heerenberg zoveel als mogelijk gelijkwaardig en gelijkvormig inrichten (herkenbaarheid en veiligheid).

### **Openbaar vervoer**

Als gevolg van de voorgestelde verkeersaanpassingen in het VCP is overleg gevoerd met de concessiehouder voor het openbaar vervoer (Arriva) in onze gemeente. Arriva heeft aangegeven dat door het afwaarderen van de verschillende wegen de rijtijden toenemen en dat zij daarom naar alternatieven voor de huidige lijnvoering kijkt. Het uitgangspunt van Arriva is dat zij -bij de bestaande materieelinzet- minimaal de huidige kwaliteit van openbaar vervoer in onze gemeente wil handhaven. Arriva vertaalt dat als: aansluiting geven op de arrivinge en vertrekkende treinen in Doetinchem.

In Fase 1 denkt Arriva in de knel te komen met het kunnen 'garanderen' van de aansluiting op de treinen in Doetinchem wanneer zij dezelfde route blijft rijden als zij nu doet. Daarom is het voornemen van de vervoerder om gedurende Fase 1 vanuit Zeddam via de Drieheuvelenweg naar 's-Heerenberg te rijden, te keren op de rotonde Lengelseweg/Drieheuvelenweg en weer via de Drieheuvelenweg naar Zeddam. Dat betekent dat de huidige haltes aan de Oude Doetinchemseweg/busstation komen te vervallen in die periode. Om inwoners van 's-Heerenberg

een goed busstation te bieden (informatie, fietsstalling, wachtruimte, parkeerruimte, oplaadpunt e-bike et cetera) ziet Arriva graag tegenover het shell-tankstation aan de Drieuhevellenweg een nieuw hoogwaardig busstation gerealiseerd worden.

De eerste gedachten van Arriva over de routing in Fase 2 is om te gaan rijden met een snel- en stopbussysteem. Dat systeem betekent dat de *stopbus* (die tussen Doetinchem en 's-Heerenberg alle haltes aandoet) vanaf 's-Heerenberg als *snelbus* via de Lengelseweg, OS en rondweg Zeddam terug naar Doetinchem rijdt. De *snelbus* die via de rondweg Zeddam, OS en de Lengelseweg naar 's-Heerenberg rijdt, wordt vanaf 's-Heerenberg *stopbus* en rijdt via de Oude Doetinchemseweg, Zeddam weer terug naar Doetinchem. Zo ontstaat dus een snelle busverbinding met Doetinchem v.v. zonder dat het aantal haltes in onze gemeente afneemt. De frequentie van de busdienst in de kern Zeddam neemt af wanneer het aantal ingezette bussen gelijk blijft.

Arriva geeft aan in zowel Fase 1 als 2 niet meer te willen halteren bij het bestaande busstation in 's-Heerenberg. Volgens Arriva is het aantal in- en uitstappers bij die halte zeer beperkt en weegt het tijdsverlies dat geleden wordt op de Lengelseweg en Oude Doetinchemseweg niet op tegen het aantal in- en uitstappers. Arriva streeft naar een correcte naleving van de dienstregeling en hoog voorzieningenniveau voor de reizigers. Het busstation dat Arriva graag in Fase 1 gebouwd ziet worden, is wat hen betreft tevens een definitieve oplossing die past in Fase 2.

Het bovenstaande betreft voorstellen van Arriva. Echter Arriva is concessiehouder en zal altijd aanpassingen met de concessieverlener (provincie Gelderland) moeten afstemmen en akkoord krijgen. Wij stellen uw college voor om de wensen van Arriva uitvoerig te bespreken in de gesprekken die binnenkort worden opgestart met de provincie Gelderland over de aanbesteding (2020) van de nieuwe concessie. Naar onze mening is de voorgestelde dienstregeling en routing van Arriva voor Fase 2 een goede. Echter de dienstregeling in Fase 1 is te mager, inwoners van 's-Heerenberg Oost worden daarin tekort gedaan.

In het geval van instemming met het laten vervallen van het bestaande busstation in het centrum van 's-Heerenberg, ontstaat ruimte die mogelijk ingezet kan worden om de parkeercapaciteit van het centrum van 's-Heerenberg uit te breiden.

### **Wat zijn de argumenten?**

De voorgestelde maatregelen zijn opgesteld door een erkend verkeerskundig adviesbureau, getoetst aan het gemeentelijk verkeersbeleid en uitvoerig besproken met bewoners en belanghebbenden. Hieruit is een zgn. voorkeursscenario opgesteld. Ook dit voorkeursscenario is besproken en toegelicht in een informatiebijeenkomst. Hieruit concludeert uw college dat het voorgestelde Verkeerscirculatieplan voldoet aan het raadsbreed amendement (Am. 201706) en de gemaakte afspraken met de provincie Gelderland.

### *Alternatieven*

In het ontwerpproces om te komen tot het voorkeursmodel zijn meerdere alternatieven afgewogen en besproken met bewoners en belanghebbenden. Afhankelijk van het (persoonlijk) belang had de belanghebbende een voorkeur voor een bepaald scenario. Deze alternatieven zijn op basis van de inspraakreacties, financiële- & beleidsaspecten afgewogen en minder geschikt c.q. effectief bevonden. Het voorkeursscenario sluit aan bij het merendeel van de ontvangen reacties uit het doorlopen Meespraakproces. Daarnaast sluit dit voorstel aan bij de doelstellingen en eisen zoals deze in de overeenkomst met de Provincie en voorwaarden zoals in de MER (MilieuEffectRapportage 2012) zijn opgenomen.

### **Wettelijke grondslag en/of kader**

Op 10 januari 2013 is een overeenkomst getekend tussen de provincie Gelderland en de gemeente Montferland waarin de (basis)afspraken zijn vastgelegd om de Ontbrekende Schakel goed te laten functioneren en het doorgaand (vracht)verkeer maximaal over de Ontbrekende Schakel te laten rijden. Deze overeenkomst vormt de juridische grondslag voor deze studie.

### **Kanttekeningen/risicoparagraaf**

Gezien er vermindering c.q. verandering van verkeersstromen gaat plaatsvinden als gevolg van het nieuwe Verkeerscirculatieplan is er mogelijk een risico ten aanzien van nadeelcompensatie (bijvoorbeeld vermindering van inkomsten bij bedrijven). Een studie (uitgevoerd door een hiervoor erkend bureau) heeft uitgewezen dat deze risico's nihil zijn.

Om het integrale Verkeerscirculatieplan ten uitvoer te brengen moet de Drieheuvelenweg worden afgewaardeerd en anders worden ingericht. Het slopen van het viaduct nabij Laco en de twee wegen (Drieheuvelenweg en Oude Doetinchemseweg) gelijkvloers aan te sluiten, is hier een onderdeel van. Om te komen tot een definitief ontwerp en inrichting van de Drieheuvelenweg wordt er momenteel een stedenbouwkundige studie uitgevoerd. Om de Drieheuvelenweg te herinrichten dient ook (zeer waarschijnlijk) het bestemmingsplan te worden gewijzigd. Deze planologische wijziging brengt (planologisch) juridische risico's met zich mee (beroep- en bezwaarprocedures).

De huidige concessiehouder van het busvervoer (Arriva) overweegt, als gevolg van de voorgestelde verkeerswijzigingen de busroute te wijzigen. Afhankelijk van de uitvoering (tweede fase) en aanpassingen aan het viaduct wil Arriva mogelijk een andere route en met een andere frequentie gaan rijden. Zodra er meer bekend is over de definitieve inrichting van de Drieheuvelenweg wil de concessiehouder meedenken aan een nieuwe busroute en mogelijk een nieuwe halte nabij het Shell benzinestation aan de Drieheuvelenweg. De gemeente zal het belang van haar bewoners scherp in de gaten moeten houden opdat de verschillende wijken goed ontsloten worden door het openbaar vervoer.

### **Kosten, baten en dekking**

De uitvoeringskosten voor Fase 1 worden geschat op een bandbreedte van €851.000 - €1.077.000,-. Van het eerder beschikbaar gestelde krediet (€870.000) resteert nog een bedrag van €686.000. Dit betekent dat er een aanvullend krediet nodig is van naar verwachting ca. €165.000 om de vereiste maatregelen uit te voeren conform de afspraken zoals overeengekomen zijn met de provincie. Deze kosten betreffen een schatting, de feitelijke kosten worden bekend bij de aanbesteding van de werkzaamheden. In de bestuursrapportage 2019 is het bestaande krediet, voor de uitvoering van de werkzaamheden van Fase 1, verhoogd met € 165.000. De structurele kapitaallasten van deze verhoging bedragen € 10.725,00. Dit bedrag bestaat uit afschrijving (€ 8.250) en rente (€ 2.475). De investering wordt in 20 jaar afgeschreven en de rente bedraagt 1,5% conform de Kadernota 2020.

De kosten voor uitvoering van de overige werkzaamheden (Fase 2), om te komen tot de uitvoering van het integrale Verkeerscirculatieplan, worden geraamd op een bedrag zoals geduid in de bijlage. De twee bedragen geven de marge aan waarmee rekening dient te worden gehouden. De kosten voor fase 2 zullen pas optreden na de begrotingsperiode 2020-2023.

Let op, de genoemde bedragen zijn de *kosten* die gemaakt moeten worden. Omdat de gehele Drieheuvelenweg in eigendom van de gemeente Montferland komt, is afhankelijk van het ontwerp en de programmatische invulling (gedeelte ten zuiden van restaurant Forest), ook mogelijk zicht op enige opbrengsten (uitgifte gronden). Óf opbrengsten verwacht kunnen worden en hoe deze zich verhouden tot de kostenkant, is nu nog niet aan te geven. Het stedenbouwkundig plan dat momenteel wordt opgesteld, wordt inclusief kosten/baten aan uw college aangeboden op het moment dat het plan gereed is. Besluitvorming over de uitvoering van het stedenbouwkundig plan en daarmee dus ook Fase 2-VCP vinden dan plaats.

### **Participatie en communicatie**

Om tot een gedragen en verkeerskundig verantwoord Verkeerscirculatieplan te komen is gekozen voor een interactief proces met bewoners, belanghebbenden en een professioneel verkeersbureau

Hierbij is stapsgewijs gewerkt (inventariseren -> analyseren -> concluderen) en een proces opgezet waarbij is ingezet op zowel digitale als fysieke 'Meespraak'.

*'Meespraak'*

Onder Meespraak wordt verstaan: de inbreng (bijvoorbeeld knelpunten en ideeën) die wordt geleverd vanuit alle belanghebbenden en bewoners wordt meegenomen in het verdere planproces. Deze Meespraak wordt geanalyseerd en getoetst aan de uitgangspunten/afspraken met de provincie en het gemeentelijk verkeersbeleid. Indien mogelijk worden de voorstellen geïntegreerd in de oplossingsrichtingen (scenario's). Indien niet mogelijk is zoveel als mogelijk toegelicht waarom iets niet mogelijk of wenselijk was. Met andere woorden: de burgers mochten meepraten. De uiteindelijke besluitvorming blijft een verantwoordelijkheid van uw raad. Via de reguliere inspraakmogelijkheden bij raadsvergaderingen hebben bewoners en belanghebbenden nog de mogelijkheid om hun mening/standpunt kenbaar te maken.

Hieronder staan stapsgewijs de communicatiemomenten/-acties weergegeven die zijn uitgevoerd om alle belanghebbenden en bewoners de kans te bieden hun reactie/standpunt in te brengen.

Een nadere beschrijving is weergegeven in de rapportage in bijlage (1) bijgevoegd.

#### ***Stap 1: Inventariseren (divergeren)***

- Digitale Meespraak via een website, schriftelijk en mail (mei – november 2018)
- Raadsinformatieavond over de verkenning van knelpunten en verzamelen van ideeën (18 mei 2018/werkcafé Didam)
- Openbare informatiebijeenkomst Barghse Huus waar alle bewoners van 's-Heerenberg, Lengel en Stokkum zijn uitgenodigd evenals de belanghebbenden en geïnteresseerden middels een huis aan huis brief en publicatie op de gemeentepagina van het Montferland Nieuws (de bijeenkomst was op 18 oktober 2018).
- Daarnaast zijn er lopende het proces individuele gesprekken geweest met diverse belanghebbenden (bewonersgroepen, vertegenwoordigers van buurt- en wijkraden, diverse bedrijven, hulpdiensten, openbaarvervoersbedrijf, etc.)

#### ***Stap 2: Analyseren (De Scenario's)***

- Raadbijeenkomst om de scenario's toe te lichten en verdere ideeën en oplossingsrichtingen te verkennen (10 januari 2019)
- Meespraakdagen in Gouden Handen voor alle bewoners en belanghebbenden om een toelichting te krijgen op de drie voorgestelde scenario's (vijf middagen en vijf avonden: periode 7 – 14 februari 2019)
- Digitale Meespraak via een website voor alle bewoners/belanghebbenden en mail (begin februari tot 15 februari).

#### ***Stap 3: Concluderen (convergeren/trechteren): Verkeerscirculatieplan***

- Toelichting op het concept-Verkeerscirculatieplan in Gouden Handen voor alle bewoners, raadsleden, belanghebbenden (twee middagen en twee avonden op 16 en 17 april 2019). Website met toelichting op en informatie over het Verkeerscirculatieplan

#### ***Uitvoering en evaluatie***

Overeengekomen is met de provincie dat bij de openstelling van de Ontbrekende Schakel (onder meer) de Drieheuvelenweg wordt afgewaardeerd. De vereiste (minimale) maatregelen staan beschreven in de rapportage 'Tussenfase na oplevering Ontbrekende Schakel'. De ingebruikname van de Ontbrekende Schakel is voorzien na de zomer van 2020. Om te voldoen aan deze afspraak zal het komend jaar de rapportage worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp, bestek en aanbestedingsdocument. Op basis van deze documenten kan de aanbesteding van de werken plaatsvinden en uitvoering plaatsvinden.

De rapportage wordt door uw college aangeboden aan GS van de provincie Gelderland. Ambtelijk is reeds een instemmende reactie ontvangen van de provincie over de voorgestelde maatregelen. In overleg met de projectleider zal afstemming en evaluatie plaatsvinden van de werkzaamheden en of deze conform de afspraken zijn.

Didam, 3 september 2019

Burgemeester en wethouders van Montferland,

de secretaris,  
T.M.J.M. Evers

de burgemeester,  
mr. P. de Baat MPM

**Bijlagen:**

1. Verkeerscirculatieplan 's-Heerenberg.
2. Tussenfase na oplevering Ontbrekende Schakel.
3. Overzicht (Meespraak) inspraakreacties
4. Bijlage met financieel overzicht