

## Raadsvoorstel

Uitvoeringsbesluit voorkeursvariant reconstructie Prof. mr. P.S. Gerbrandyweg  
Zaaknummer: Z227987-2020

-----

Aan de gemeenteraad.

### 1. Inleiding

De Prof. mr. P.S. Gerbrandyweg is onderdeel van de stadsring; de ring die de Leeuwarder binnenstad, woonwijken en bedrijventerreinen toegankelijk maakt en verbindt met de toegangswegen vanuit de Friese omgeving. Er zijn op de stadsring al verschillende verkeerskundige en stedenbouwkundige ingrepen gedaan ter bevordering van de doorstroming. Een van de laatste projecten hiervan is de reconstructie van de Gerbrandyweg, zodat de Gerbrandyweg gereed is voor toenemende mobiliteitsdruk en een prettige leefomgeving is.

### ***Aanleiding reconstructie Prof. mr. P.S. Gerbrandyweg***

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan, de Complete stad bereikbaar (GVVP, 2011/2025) streeft naar een bereikbaar Leeuwarden dat voorbereid is op een toenemende mobiliteitsdruk. De stadsring is een belangrijk onderdeel voor een bereikbaar Leeuwarden en fungeert als vliegwiel voor de stad. De afgelopen jaren zijn meerdere delen van de stadsring aangepakt, zoals de Heliconweg (2010), Europaplein, Valeriusstraat en Julianalaan (2012 en verder). In navolging van deze projecten heeft het GVVP de reconstructie van de Gerbrandyweg voorzien om te komen tot een uniform werkende stadsring.

De aanpassingen aan de stadsring worden integraal uitgevoerd, waarbij verkeerskundige en stedenbouwkundige aanpassingen hand in hand gaan. Naast verbetering van doorstroming en veiligheid is ook een representatieve uitstraling belangrijk. De stadsring is het visitekaartje voor iedereen die de stad binnenkomt en is tevens de directe leefomgeving van een groot aantal inwoners.

Verkeerskundig onderzoek in het voorjaar van 2019 heeft uitgewezen dat de Gerbrandyweg op dit moment onvoldoende capaciteit heeft om de huidige verkeersintensiteit goed af te wikkelen. De rotonde ter hoogte van de Goudenregenstraat en de samenvoegers vanaf de Dammelaan en de Groningerstraatweg richting de Gerbrandyweg blijken in het onderzoek de grootste knelpunten te zijn. Het onderzoek wijst ook uit dat de wachtrijlengtes en de verliestijden op de Gerbrandyweg in de toekomst - bij de te verwachte verkeerstoename (prognose 2030) - groter worden.

### ***Eerdere besluitvorming***

Uw raad heeft beleid vastgesteld dat de basis vormt voor het ontwerp van de stadsring. De beleidsdocumenten zijn:

- Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) (2003, geactualiseerd in 2011 en opnieuw door de Gemeenteraad vastgesteld in 2017);
- Samenwerkingsovereenkomst tussen provincie en gemeente: Programma Bereikbaarheid Leeuwarden inclusief uitvoeringsprogramma (1 maart 2010);
- Raadsbesluit 'Rondje Stad' over uitgangspunten voor de inrichting van de verschillende wegvakken en kruispunten van de stadsring (24 november 2008).

### ***Doel variantenstudie***

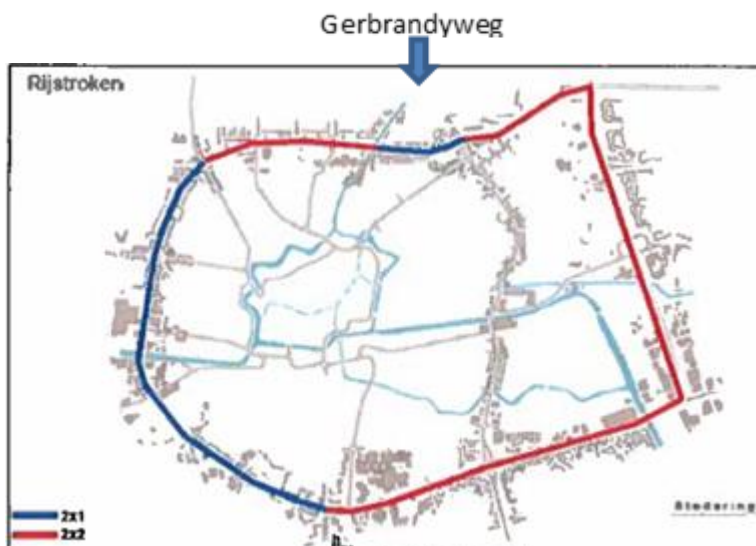
Voor de reconstructie van de Gerbrandyweg is een variantenstudie opgezet. In deze variantenstudie is gekeken naar de mogelijkheden om knelpunten op te lossen. Bij deze variantenstudie wordt niet alleen gekeken naar de benodigde capaciteit van de nieuwe Gerbrandyweg, maar ook naar de inpassing in de omgeving. Door een aantal uiteenlopende varianten te onderzoeken, kan een weloverwogen realisatiebesluit genomen worden.

### ***Leeswijzer Raadsvoorstel en bijlagen***

In dit Raadsvoorstel wordt nader ingegaan op de voorgestelde reconstructie van de Gerbrandyweg. In paragraaf 2 worden de ligging en de kenmerken van de huidige Gerbrandyweg toegelicht. In paragraaf 3 wordt nader ingegaan op de communicatie met belanghebbenden. Het onderzoek naar de huidige verkeerskundige capaciteit en het onderzoek naar zeven mogelijke varianten wordt kort samengevat in respectievelijk paragraaf 4 en 5. Een korte samenvatting van de twee kansrijke varianten en de vergelijking wordt weergegeven in respectievelijk paragraaf 6 en 7. Voor de uitgebreide informatie ter onderbouwing van deze paragrafen wordt verwezen naar de nota 'Toelichting reconstructie Prof. mr. P.S. Gerbrandyweg' als bijlage bij dit Raadsvoorstel. In paragraaf 8 worden de risico's benoemd en in paragraaf 9 volgt het voorgestelde besluit. Vervolgens wordt afgesloten met de financiële paragraaf (10) en een overzicht van het vervolgproces (11).

## **2. Prof. mr. P.S. Gerbrandyweg**

De Gerbrandyweg heeft binnen de stadsring een bijzonder karakter. De Gerbrandyweg betreft namelijk een relatief kort deel van de stadsring. Het gaat om een rijbaan met twee rijstroken, gelegen tussen de Dammelaan en Groningerstraatweg die beide uitgevoerd zijn met 2x2 rijstroken (Figuur 1).



Figuur 1, Gerbrandyweg als onderdeel van de stadsring

De huidige Gerbrandyweg kenmerkt zich (van oost naar west, Figuur 2) door:

- Kruising Groningerstraatweg met verkeerslichten.
- Samenvoeger (van 2 naar 1 rijstrook).

- Fietsoversteekvoorziening Azaleastraat - Verzetsstraat met verkeerslicht.
- Aansluiting Jan Evenhuisstraat.
- Rotonde Goudenregenstraat.
- Eebrug.
- Samenvoeger vanaf Dammelaan - Gerbrandyweg.
- Parallel aan de zuidzijde een ventweg voor langzaam verkeer



Figuur 2, Prof. mr. P.S. Gerbrandyweg

### 3. Communicatie

Zowel aan de noordzijde als de zuidzijde van de Gerbrandyweg wonen mensen die veelvuldig gebruik maken van de weg en elke dag te maken hebben met het verkeer op de rijbaan en parallelstructuur. Tevens is een aantal bedrijven gevestigd in het gebied rondom de Gerbrandyweg. Belanghebbenden spelen daarom een belangrijk rol in het onderzoek naar de varianten.

Bij de start van het onderzoek naar de varianten zijn twee informatiebijeenkomsten georganiseerd: een bijeenkomst met de wijkpanels Vrijheidswijk, Oldegalileën/ Bloemenbuurt en Bilgaard en een openbare bijeenkomst met bewoners en bedrijven. Na het uitvoeren van diverse onderzoeken is een tweede ronde informatiebijeenkomsten georganiseerd. Opnieuw is eerst gesproken met de eerder genoemde wijkpanels. Vervolgens is de openbare informatiebijeenkomst voor belanghebbenden georganiseerd. Voor verslagen van de bijeenkomsten met belanghebbenden wordt verwezen naar de bijlage van de nota 'Toelichting variantenstudie reconstructie Gerbrandyweg'.

### 4. Capaciteitsonderzoek huidige situatie

Om de precieze omvang van de problemen inzichtelijk te maken, heeft een verkeerskundig bureau de verkeerstromen in het gebied in beeld gebracht. Het onderzoek heeft aangetoond dat er zich specifieke knelpunten in de Gerbrandyweg bevinden, met als grootste knelpunt de rotonde Goudenregenstraat. Daarnaast zijn de huidige samenvoegers vanaf zowel de Groningerstraatweg als de Dammelaan kwetsbaar. Daarnaast ontstaan er rondom de brugopeningen in de zomerperiode ook lange files.

### 5. Onderzoek naar een toekomstbestendige stadsring

Op basis van het capaciteitsonderzoek naar de huidige situatie, de ervaringen van belanghebbenden met de huidige inrichting en het basisprofiel 'Rondje Stad' zijn zeven varianten ontwikkeld. Deze zeven varianten zijn getoetst op verkeerskundige capaciteit door middel van wachtrijonderzoek. Wanneer de capaciteit van de variant niet toereikend is om de toenemende mobiliteitsdruk te verwerken, wordt de variant beschouwd als niet-toekomstbestendig.

Op basis van het wachtrijlengte onderzoek vielen drie varianten af vanwege onvoldoende capaciteit om de toekomstige verkeersdruk goed af te wikkelen. Daarnaast waren er twee varianten die goed scoorden op verkeerskundige capaciteit, maar wel veel duurder en moeilijker inpasbaar waren dan andere varianten die verkeerskundig ook goed functioneerden. Daarom zijn deze varianten niet verder onderzocht. Uiteindelijk zijn twee varianten overgebleven: '2x2 rijstroken' en '2x1 rijstrook met verkeersplein'. De twee kansrijke varianten zijn vervolgens beoordeeld op stedenbouwkundige aspecten, civiel technische aspecten, draagvlak en kosten.

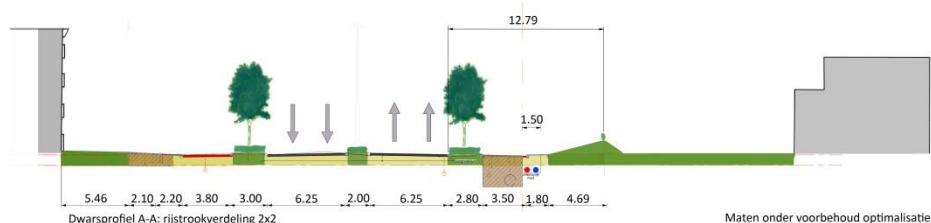
#### 6. Kansrijke varianten

De volgende twee varianten zijn benoemd als kansrijke varianten:

- Wegprofiel met 2x2 rijstroken
- Wegprofiel met 2x1 rijstrook en verkeersplein

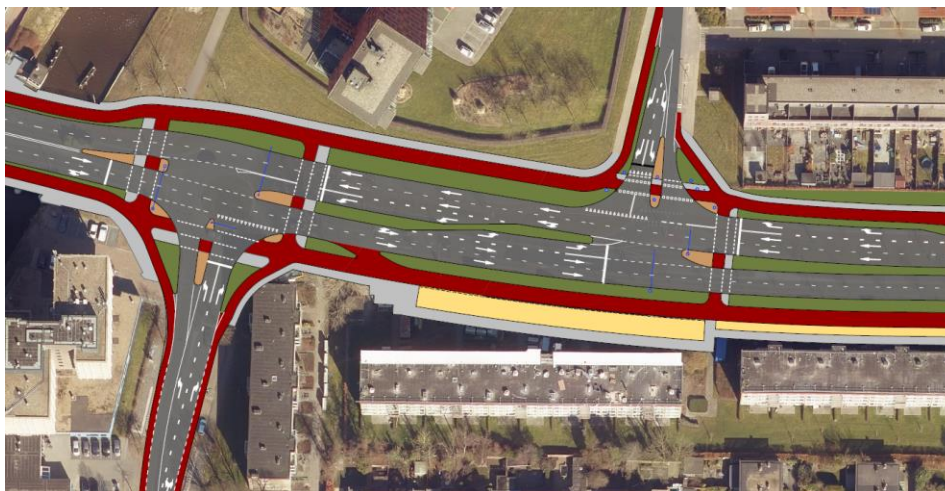
#### Variant 2x2

In het ontwerp 2x2 wordt het profiel van de weg bepaald door de aanwezige ventweg aan de zuidzijde van de Gerbrandyweg. Dit bestaat uit een voetpad, een parkeerstrook en tenslotte een fietsstraat in rood asfalt, waarna een tussenberm is getekend, die bedoeld is voor de zuidelijke bomenrij. Vervolgens komen er 2x2 rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer met een groene middenberm met een haag. Daarna komt er een tussenberm voor de noordelijke bomenrij, vervolgens een fietspad en een voetpad om te eindigen met een berm en een dijklichaam. In deze variant is de ventweg opgeschoven naar het zuiden om de bomen meer ruimte te geven. Zie Figuur 3 voor het nieuwe profiel. Dit profiel geeft een impressie van de inpasbaarheid en kan in een vervolfase geoptimaliseerd worden in een voorlopig en definitief ontwerp.



Figuur 3, Profiel 2x2

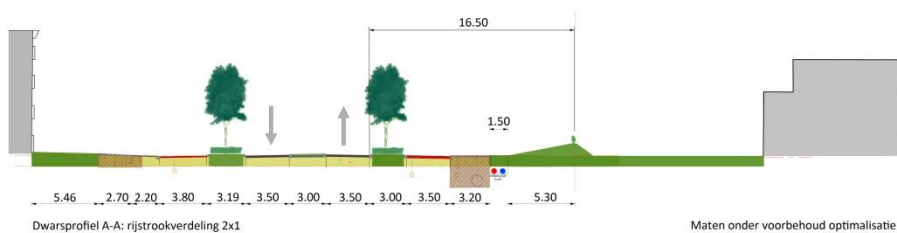
De kruispuntoplossing in variant 2x2 ter hoogte van de Goudenregenstraat wordt uitgevoerd door middel van verkeersregelinstanties, zoals afgebeeld op Figuur 4



Figuur 4, kruispuntoplossing variant 2x2

**Variant 2x1**

De aanwezige ventweg aan de zuidzijde van de Gerbrandyweg krijgt een nieuw profiel. Dit bestaat uit een voetpad, een parkeerstrook en tenslotte een fietsstraat in rood asfalt. Dan komt er een tussenberm bedoeld voor de zuidelijke bomenrij. Daarna komt de hoofdrijbaan die bestaat uit twee rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer met een (voor calamiteiten overrijdbare) groene middenberm. Daarna biedt een berm plek aan de noordelijke bomenrij. Vervolgens komt er een fietspad met daarnaast een voetpad. Het profiel eindigt met een berm waarin het dijklichaam met een beukenhaag is opgenomen. In Figuur 5 is het dwarsprofiel getekend. Ook voor dit profiel geldt dat het profiel een impressie geeft van de inpasbaarheid en dat het na besluitvorming in een vervolgfase geoptimaliseerd kan worden in een voorlopig en definitief ontwerp.



Figuur 5, Profiel 2x1

De kruispuntoplossing in variant 2x1 ter hoogte van de Goudenregenstraat wordt uitgevoerd door middel van een verkeersplein, zoals afgebeeld in Figuur 6.



Figuur 6, Kruispuntoplossing variant 2x1

### 7. Vergelijking en afweging varianten

In de nota Toelichting reconstructie Prof. mr. P.S. Gerbrandyweg zijn beide varianten beoordeeld op verkeerskundige capaciteit, stedenbouwkundige aspecten, civieltechnische aspecten, draagvlak en kosten. In onderstaande tabel wordt dit voor beide varianten uiteengezet.

Tabel 1, Samenvatting impact varianten

Thema	Variant 2x2	Variant 2x1
Robuustheid verkeerskundige capaciteit	Tot 2030 zeer goed en na 2030 goed houdbaar.	Tot 2030 goed houdbaar. Na 2030 ontstaan wachtrijen. Deze zijn echter beperkter dan de wachtrijen in de huidige situatie en blijven bij robuustheidscheck 2030+10% ook binnen de gesteld criteria van 'Rondje Stad'.
Aanpassingen brug	Variant 2x2 kan niet op de huidige Eebrug gerealiseerd worden.	Variant 2x1 kan wel op de huidige Eebrug gerealiseerd worden en er zijn instandhoudingsmaatregelen mogelijk om de huidige brug in gebruik te houden. De instandhoudingsmaatregelen hebben een vertragend effect op de draaitijd van de brug (+40 sec. per draaiing). De huidige staat van de brug geeft geen acute aanleiding tot vervanging en valt binnen de gebruikelijke beheersmethodieken.  Op langere termijn moet de brug vervangen worden, waarbij de kosten gelijk zijn aan het vervangen voor realisatie van variant 2x2.
Kosten	Kosten wegtracé: € 5,1 mln. prijspeil 2021  Onderscheidende kosten: Kosten vervanging Eebrug: grote impact	Kosten wegtracé: € 4,7 mln. prijspeil 2021  Onderscheidende kosten: Minimale kosten Eebrug door behoud van bestaande brug. Op termijn vervangingskosten noodzakelijk.

	(raming € 8,7 mln. prijspeil 2021)	
	Kosten nutsvoorzieningen lager	Kosten nutsvoorzieningen hoger
Draagvlak directe omgeving	Bilgaard voorstander, in verband met geborgde doorstroming en bereikbaarheid (winkelcentrum) Bilgaard	Eeburg voorstander, in verband met angst voor toename snelheid wegverkeer en geluidsoverlast bij variant 2x2. Geluid en snelheid zijn belangrijke thema's voor direct aanwonenden
Inpasbaarheid	Fysiek inpasbaar  Ruimte voor bomen door schuiven riolering  Continu wegbeeld  Oversteekvoorzieningen: verkeerslichten	Fysiek inpasbaar  Meer ruimte voor bomen  Discontinu wegbeeld  Oversteekvoorzieningen: voorrangregels en verkeerslichten
Geluid	Reconstructie op basis van Wet geluidshinder op te lossen door stil asfalt	Reconstructie op basis van Wet geluidshinder (obv kleiner aantal woningen dan bij variant 2x2) op te lossen door stil asfalt

### 8. Risico's

De variantenstudie is gebaseerd op ontwerpen van het niveau schetsontwerp. Tevens liggen er diverse onderzoeken ten grondslag aan de variantenstudie. De onderzoeken zijn allemaal gebaseerd op de schetsontwerpen van de kansrijke varianten. Deze fase van onderzoek en ontwerp brengt een aantal risico's met zich mee. Nadat een realisatiebesluit is genomen, moet het schetsontwerp nader worden uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp, een definitief ontwerp en een uitvoeringsontwerp. De genoemde kosten zijn geïndexeerd op prijspeil 2021. De daadwerkelijke kosten zijn afhankelijk van de periode van uitvoering en marktwerking. Tevens wordt de omgeving meegenomen in dit ontwerpproces en worden er verdiepende onderzoeken uitgevoerd.

### 9. Voorgesteld besluit

Beide varianten zijn fysiek inpasbaar. Draagvlak voor variant 2x2 komt vanuit Bilgaard, terwijl de omwonenden aan de noordzijde van de Gerbrandyweg voorstander zijn van variant 2x1. Geluidsoverlast is een belangrijk onderwerp waardoor de bewoners van de woningen aan de noordzijde van de weg meer zien in variant 2x1. Het geluidsonderzoek dat uitwijst dat bij variant 2x2 geluidsreductie door stil asfalt voldoende is, kan hierin een oplossing bieden.

#### ***Verkeerskundige capaciteit versus kosten***

Verkeerskundige afwikkeling en de kosten van de te realiseren variant zijn belangrijke en onderscheidende aspecten.

Het kostenaspect is het meest doorslaggevende aspect bij de beoordeling van beide varianten. Variant 2x1 kan gerealiseerd worden op de bestaande Eebrug. Voor variant 2x2 zijn grote aanpassingen aan de Eebrug nodig en deze variant kan niet gerealiseerd worden op de bestaande Eebrug. De aanpassing aan de brug voor variant 2x2 is geraamd op € 8,7 mln., prijspeil 2021. Binnen de gemeentelijke begroting zijn niet voldoende middelen beschikbaar om deze

opgave te realiseren. Ook zijn er onvoldoende mogelijkheden voor subsidiëring.

Op korte en middellange termijn is er geen aanvullende financiering voor vervanging van de Eebrug beschikbaar is en de vervangingsopgave kan niet worden bespoedigd vanuit noodzaak gebaseerd op de huidige staat van de brug. Het ontbreken van voldoende middelen voor de vervanging van de Eebrug maakt dat variant 2x2 niet haalbaar is.

De variant 2x1 lost wel het huidige verkeerskundige knelpunt op, scoort voldoende binnen de beleidsmatige doelstellingen en de huidige staat van de Eebrug is voldoende goed om in stand te houden middels de gebruikelijke beheersmethodieken.

### **Realisatiebesluit**

Overwegende dat;

- Variant 2x2 de meest robuuste variant is voor een toekomstbestendige stadsring;
- Variant 2x2 een omvangrijke vervangingsopgave Eebrug oplevert waarvoor niet voldoende financiële middelen beschikbaar zijn op korte en middellange termijn;
- Variant 2x1 ook voldoet aan de gestelde bereikbaarheidsdoelstellingen én voldoende oplossing biedt voor het huidige verkeerskundige knelpunt en daarmee Leeuwarden beter bereikbaar maakt;
- Variant 2x1 tevens ook zorgt voor een uniforme uitstraling en daarmee de herkenbaarheid en leefbaarheid vergroot;
- Variant 2x1 tevens financieel haalbaar is.

Voorgesteld wordt om voor de reconstructie van de Prof. Mr. P.S. Gerbrandyweg te besluiten tot de realisatie van variant 2x1 met verkeersplein.

### **10. Financiën**

De investering van de voorgestelde variant (2x1) is geraamd op € 4,7 mln. Deze investering kan gedekt worden uit de beschikbare middelen vanuit het meer jaren programma infrastructuur (MPI) van € 4.5 mln. en uit rioleringsbudget van € 0,2 mln.

Het beschikbaar stellen van het krediet geschiedt via het raamkrediet van het MPI middels het vaststellen van de programmabegroting. In 2019 en 2020 is respectievelijk reeds € 0,3 mln. en € 1,2 mln. beschikbaar gesteld. In 2021 volgt € 1,2 mln. en in 2022 € 1,8 mln. Ook voor het rioleringsbudget wordt het krediet beschikbaar gesteld via de programma begroting.

### **11. Vervolgacties op hoofdlijnen**

Na het realisatiebesluit wordt de te realiseren variant nader uitgewerkt in een voorlopig ontwerp en definitief ontwerp. De omgeving worden betrokken om te komen tot een gedragen definitief ontwerp. Het ontwerptraject voorlopig/definitief ontwerp vindt plaats in Q1-Q2-2021. De gemeenteraad wordt betrokken bij het vaststellen van het definitieve ontwerp. In de tweede helft 2021 wordt het definitief ontwerp vertaald naar een uitvoeringsontwerp en volgt de aanbesteding, zodat er begin 2022 gestart kan worden met voorbereidende werkzaamheden en realisatie. De werkzaamheden waarbij afsluiting van de Gerbrandyweg nodig is, wordt gepland in een gunstige periode voor het autoverkeer, zomer 2022.

Leeuwarden, 10 november 2020,



Blad 9

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.