



Onderwerp

Statenmededeling resultaten verkenning nieuwe ontsluitingsweg Urk

Kern mededeling:

Gedeputeerde Staten hebben de resultaten van de verkenning naar een nieuwe ontsluitingsweg Urk vastgesteld. Op basis van deze resultaten zal met de betrokken gemeenten een bestuursovereenkomst worden gesloten zodat een planstudie kan worden gestart.

Mededeling:

Provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder hebben in 2020 een verkenning laten uitvoeren naar een nieuwe ontsluitingsweg Urk. Dit naar aanleiding van een eerder onderzoek in 2018 naar de problematiek op de Domineesweg en mogelijke oplossingen hiervoor. Over dit eerdere onderzoek en de start van de verkenning bent u eerder geïnformeerd op 2 oktober 2018 (edocs 2306134). Hieruit is naar voren gekomen dat een nieuwe ontsluitingsweg een wenselijke oplossing is.

De verkenning is inmiddels uitgevoerd met als belangrijkste conclusies:

Nieuwe ontsluitingsweg nodig

Een nieuwe ontsluitingsweg is van regionaal en lokaal belang en is nodig om de groei van Urk op een robuuste manier mogelijk te maken met een logische evenwichtige bereikbaarheid vanaf de A6. een wegenstructuur/circulatie waarbij verkeer van en naar Urk op een evenwichtige en logische manier wordt ontsloten via drie uitvalsroutes (Staartweg, Urkerweg en Domineesweg) naar de nieuwe ontsluitingsweg. Deze invalsroutes hebben alle een verkeersintensiteit van ongeveer 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Verkeer ten zuiden van de Urkervaart (maritieme servicehaven, bedrijventerreinen) rijdt dan zoveel mogelijk via de Domineesweg, verkeer uit de kern Urk gelijkelijk verdeeld over de Urkerweg en Staartweg waarbij doorgaand verkeer door de verblijfsgebieden zoveel mogelijk wordt voorkomen. Aanpak van alleen de Domineesweg met parallelwegen is weliswaar (grotendeels) oplossend voor de Domineesweg, maar levert geen goede evenwichtige gespreide ontsluiting van Urk op en is ook ruimtelijk ingrijpend.

Volledige nieuwe ontsluitingsweg nodig

Als er een nieuwe ontsluitingsweg wordt aangelegd is het noodzakelijk dat deze wordt aangelegd tussen de A6/Domineesweg en de Staartweg. Als de nieuwe weg alleen zou worden aangelegd tot de Urkerweg zullen er problemen ontstaan op de Urkerweg en het Urkerdwarspad door de aantrekkende werking van de nieuwe ontsluitingsweg.

Aanvullende maatregelen

Uit de verkenning is gebleken dat de reistijden vanuit Urk via de verschillende uitvalsroutes naar de A6 voor een deel van het verkeer dicht bij elkaar liggen. Daarom is het wenselijk om routekeuze van verkeer te beïnvloeden door bijvoorbeeld het verlagen van de max snelheid op bepaald trajecten.

Aansluiting van de Zeeheldenwijk op de nieuwe ontsluitingsweg is nodig omdat anders de verkeersintensiteit op de Domineesweg te hoog oploopt.

Registratienummer

2731850

Datum

2 februari 2021

Afdeling/Bureau

SENB

Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouder

Reus, J. de

Ter kennisname aan PS en
burgerleden

Mededeling

Bladnummer

2

Registratienummer

2731850

Planstudie

Omdat de verkenning globaal van aard was zullen er in de planstudie nog veel zaken moeten worden uitgezocht. Zoals onder andere het tracé van de weg en de aansluitingen met bestaande wegen. Minstens zo belangrijk is ook het in beeld brengen van de omgevingseffecten. In de planstudiefase is participatie van belanghebbenden een essentieel onderdeel.

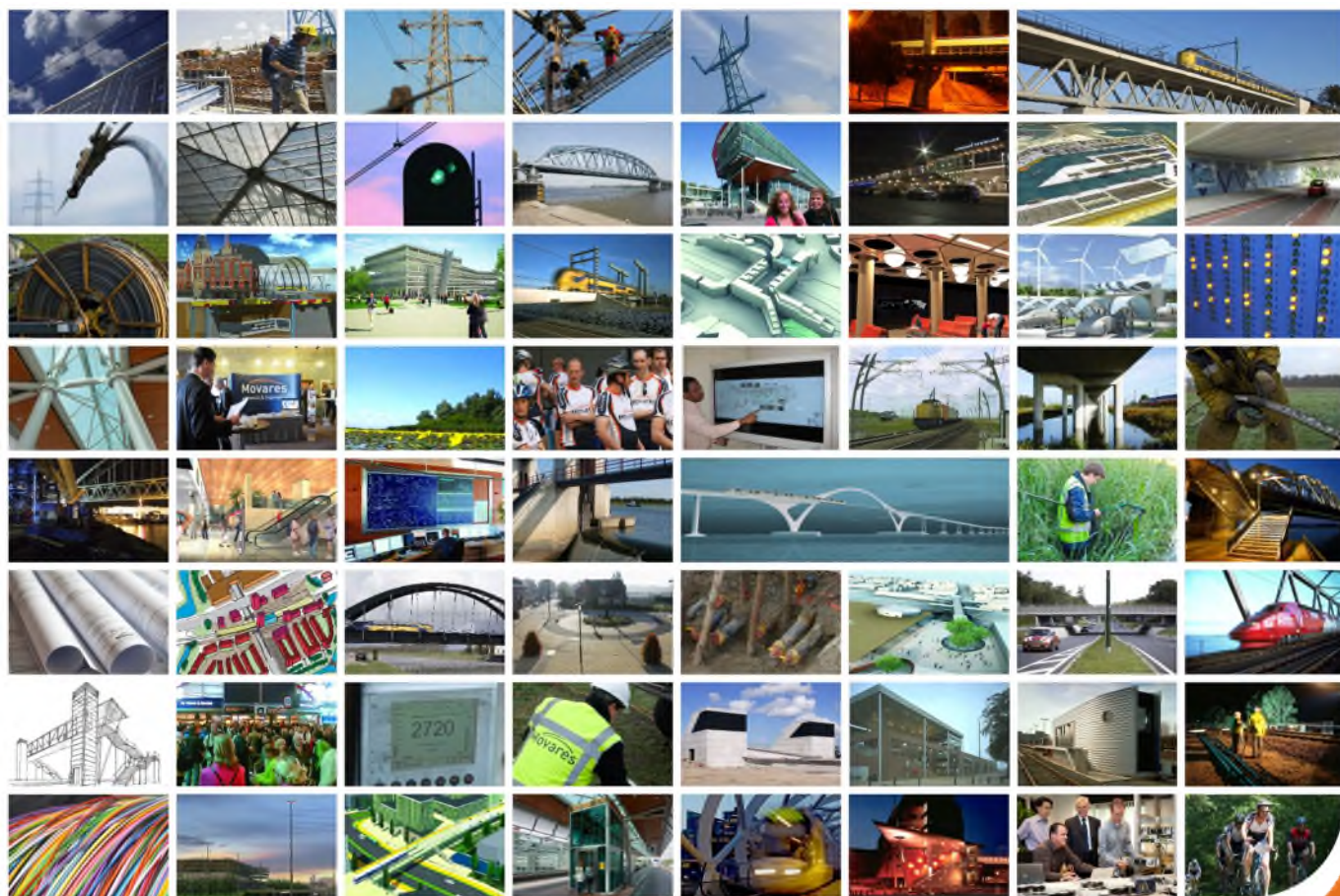
In het kader van het nieuwe Programma Mobiliteit en Ruimte 2022-2025 worden mogelijkheden gezien voor een maximale provinciale bijdrage van 75% in de totale ingeschatte investeringskosten van 31 mln euro middels de hiervoor geormerkte middelen in de stelpost Nieuw Beleid en aanvullend uit de reguliere middelen voor mobiliteit uit het Programma Mobiliteit en Ruimte. Deze wordt op dit moment geactualiseerd.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
Verkenningsstudie Randweg Urk - eindrapportage	2731125	ja
Verkenningsstudie Randweg Urk addendum 0-variant	2731123	Ja
		Ja

Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
		Tot 13-01-2021



2 december 2020 - Versie 2.0

Autorisatieblad

Verkenningstudie Randweg Urk - eindrapportage

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Berg K van den (Niels)	✓	2-12-2020
Gecontroleerd door	Linden, MC van der	✓	2-12-2020
Vrijgegeven door	Morsch, RJ	✓	2-12-2020

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Versie historie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting

Inhoudsopgave

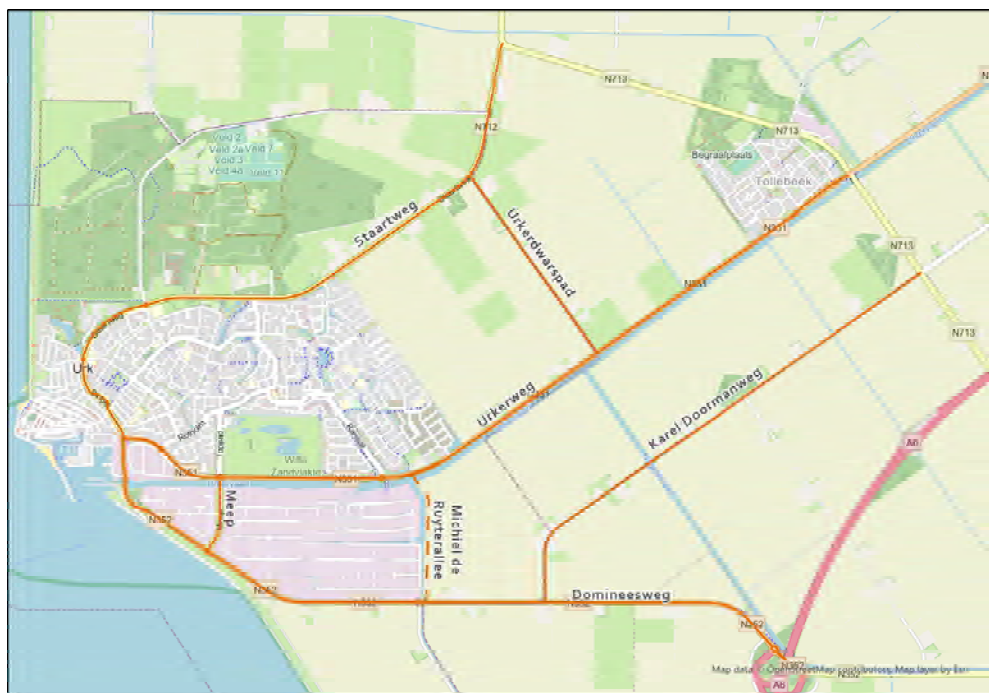
Inleiding	3
1.1 Aanleiding, doel en scope	3
1.2 De belangrijkste knelpunten	4
1.3 Mogelijke ontwikkelingen en belangen	5
1.4 Leeswijzer	5
2 Totstandkoming voorkeursvariant	7
2.1 De verkenningsstudie	7
2.2 Fase 3: de varianten	8
2.2.1 Variant extra aansluiting A6	8
2.2.2 Variant korte Randweg tot Urkerweg	9
2.2.3 Variant lange Randweg tot Staartweg	10
2.3 Beoordeling algemene effecten	11
2.3.1 Kosten	11
2.3.2 Doelbereik	11
2.3.3 Klanteisen	11
2.4 Beoordeling verkeerseffecten	11
2.5 Beoordeling ontwerp en techniek	12
2.5.1 Variant extra aansluiting A6	12
2.5.2 Varianten korte en lange Randweg	12
2.6 Beoordeling planologische effecten	14
2.7 Tussenconclusie	14
2.8 Verkeerskundige optimalisatie van de varianten	14
2.9 Conclusies van optimalisatie varianten	14
2.10 Voorkeursvariant	15
3 Effectbepaling voorkeursvariant	16
3.1 Inleiding voorkeursvariant	16
3.2 Beoordeling algemene effecten	16
3.2.1 Kosten	16
3.2.2 Doelbereik	16
3.2.3 Klanteisen	16
3.3 Beoordeling verkeerseffecten	16
3.3.1 Doorstroming	17
3.3.2 Verkeersveiligheid	19
3.4 Beoordeling ontwerp en techniek	19
3.5 Beoordeling planologische effecten	20
3.5.1 Archeologie en aardkunde	20
3.5.2 Bodem	20
3.5.3 Externe veiligheid	20
3.5.4 Landschap-pelijke inpassing	20
3.5.5 Lucht	20
3.5.6 Natuur	21
3.5.7 Ruimtegebruik	21
3.5.8 Stikstof	21
3.5.9 Water	21

3.5.10. Geluid	21
4 Faseerbaarheid voorkeursvariant	22
4.1 Inleiding	22
4.2 Relevante ontwikkelingen voor fasering	22
4.3 Verkeersontwikkeling tot 2040	22
4.4 Faseringsmogelijkheden	23
4.4.1. <i>Deelprojecten van de Randweg</i>	23
4.4.2. <i>Aanleggen Randweg tot Urkerweg</i>	23
4.4.3. <i>Aanleggen Randweg Urkerweg-Staartweg</i>	24
4.4.4. <i>Verlagen snelheid Domineesweg</i>	24
4.4.5. <i>Verlagen snelheid Urkerweg</i>	25
4.4.6. <i>"knip" Michiel de Ruyterallee</i>	26
4.4.7. <i>Oostelijke ontsluiting Zeeheldenwijk</i>	26
4.5 Conclusie	26
5 Conclusies en aanbevelingen	28
5.1 Conclusies voorkeursvariant	28
5.2 Kosten	29
5.3 Aanbevelingen voor planuitwerkingsfase	30
5.3.1. <i>Verkeerskundig</i>	30
5.3.2. <i>Planologisch</i>	30
Bijlagen	31
Colofon	32

Inleiding

1.1 Aanleiding, doel en scope

Er zijn op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid toekomstige knelpunten geconstateerd op de Domineesweg. Zo is er een toename geconstateerd van het verkeer op de Domineesweg waarmee Urk minder goed bereikbaar is. Daarnaast geeft de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Zeeheldenwijk, het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk, en in mindere mate de buitendijkse Maritieme Servicehaven een verwachte toename van het verkeer. Deze knelpunten gaven voor de provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder aanleiding om gezamenlijk een pre-verkenning uit te voeren naar de toekomstige bereikbaarheid van Urk. Sweco heeft deze pre-verkenning uitgevoerd. Als reactie op de uitkomst van het onderzoek hebben de portefeuillehouders van de provincie Flevoland en gemeenten Urk en Noordoostpolder tijdens een bestuurlijk overleg op 18 juli 2018 aangegeven dat een Randweg de voorkeur verdient. Deze eindrapportage Verkenningsstudie Randweg Urk heeft als doel om de verschillende mogelijkheden voor een Randweg op een integrale en navolgbare wijze te beoordelen op basis van het beoordelingskader als vastgesteld in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen.



Figuur 1 Belangrijkste wegen in deze studie

De toekomstige intensiteiten (2040) op de Domineesweg lopen op tot boven de 12.000 motorvoertuigen per etmaal. In de provinciale Mobiliteitsvisie 2030 is opgenomen dat voor wegen met een intensiteit van meer dan 12.000 motorvoertuigen per werkdag zal worden onderzocht of alternatieve routes voor langzaam verkeer moeten worden aangelegd.

Daarnaast is de verkeersveiligheid op de Domineesweg op diverse punten niet optimaal, omdat erfaansluitingen op de weg aansluiten en de weg niet overal aan de huidige richtlijnen voldoet.

De doelstelling voor de provincie Flevoland is het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de Domineesweg zonder daarbij andere wegen te overbelasten en ook zonder ongeoorloofde overlast te veroorzaken voor de omgeving.

De te ontwikkelen voorkeursvariant moet er in voorzien dat intensiteiten op de Domineesweg onder de 12.000 motorvoertuigen per etmaal blijven, zonder daarbij andere wegen te overbelasten en ook zonder overlast te veroorzaken op de omgeving.

Naast de bovenstaande projectdoelstellingen gelden nog de volgende subdoelstellingen:

- Gemeente Urk ziet graag dat een oplossing wordt aangedragen waarbij het verkeer binnen de bebouwde kom een betere verdeling krijgt. De nieuw aan te leggen Michiel de Ruyterallee krijgt naast verkeer uit de Zeeheldenwijk volgens de prognoses ook verkeer vanaf het noorden van de Urkervaart te verwerken. De gemeente ziet dit als ongewenst en wil graag dat verkeer ook door een nieuw aan te leggen Randweg laten verwerken;
- De gemeente Noordoostpolder ziet graag dat een nieuwe Randweg ook voorziet in het verbeteren van de bereikbaarheid van de dorpen Tollebeek en Espel en het voltooiën/verbeteren van de ringstructuur.

1.2 De belangrijkste knelpunten

In de probleemanalyse¹ is een uitgebreide uiteenzetting van de problemen op en rondom de Domineesweg geschetst. Hieronder zijn de belangrijkste knelpunten weergegeven:

- De Domineesweg is de belangrijkste entree van Urk vanaf de snelweg A6. De weg voldoet niet aan de geldende landelijke richtlijnen conform Duurzaam Veilig;
- In de komende 10 jaar stijgt de intensiteit op de Domineesweg boven de 12.000 motorvoertuigen per etmaal. De provincie heeft de grenswaarde van 12.000 motorvoertuigen per etmaal bepaald voor een GOW buiten de bebouwde kom. Bij het naderen van deze grenswaarde gaat de provincie, conform de mobiliteitsvisie, onderzoeken of een parallelvoorziening gewenst is;
- De verkeersveiligheid op de Domineesweg laat op diverse plekken te wensen over;
- Er is sprake van diverse geluidgevoelige objecten rondom de Domineesweg;
- De verkeersveiligheid van de fietser langs de Domineesweg laat op diverse plekken te wensen over.

¹ Zie bijlage, Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen, probleembeschrijving

1.3 Mogelijke ontwikkelingen en belangen

De gemeente Urk is voornemens om woningbouw en bedrijvigheid te faciliteren in de omgeving van Urk. Ten oosten van Urk vindt op de lange termijn woningbouwontwikkeling plaats tussen de Staartweg en de Urkerweg. Ten zuiden daarvan, tussen de Staartweg en de Domineesweg, is het bestemmingsplan Schokkerhoek vastgesteld, in dit vastgestelde plan is woningbouw voorzien. Echter, op dit moment ligt er een voorontwerp bestemmingsplan Zeeheldenwijk (figuur 3) op deze locatie, waarin extra woningbouw ten opzichte van het bestemmingsplan Schokkerhoek is voorzien.

Ten zuiden van Urk is de Martieme Servicehaven Noordelijk-Flevoland (MSNF) en een binnendijks bedrijventerrein voorzien, Port of Urk (figuur 3). Dit bestemmingsplan heeft de status van voorontwerp. Voor zowel de gemeente Urk als de provincie Flevoland is de bereikbaarheid van de Port of Urk een aandachtspunt.



Figuur 2 Ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot de Randweg

Ten zuidoosten van Urk, langs te Zuidermeerdijk is een zoekgebied voor zonnevelden aangewezen. Dit zoekgebied bevindt zich in een strook rondom de bestaande windmolens. Deze locatie is aangewezen in de Structuurvisie 'Zon in de Polder' (vastgesteld 23-12-2019).

1.4 Leeswijzer

Na de inleiding komt in hoofdstuk 2 de procesmethodiek over de totstandkoming van de voorkeursvariant aan bod. In hoofdstuk 3 de effectbepaling van de voorkeursvariant en in hoofdstuk 4 de mogelijkheden voor faseerbaarheid van de voorkeursvariant. Tot slot staan in hoofdstuk 5 de conclusies van de Verkenningstudie Randweg Urk en aanbevelingen voor de planuitwerkingsfase.

Deze eindrapportage is de oplegger van diverse inhoudelijke rapporten als resultaat van deze studie. Deze rapporten zijn als bijlagen bijgevoegd. Voor nadere informatie of als naslagwerk wordt verwezen naar deze rapporten.

Dit betreft de volgende rapporten:

Eerdere rapportage:

- Notitie Kansrijke Oplossingen inclusief:
 - o Factsheets
 - o Probleembeschrijving
 - o Beoordelingskader
 - o Participatieresultaten

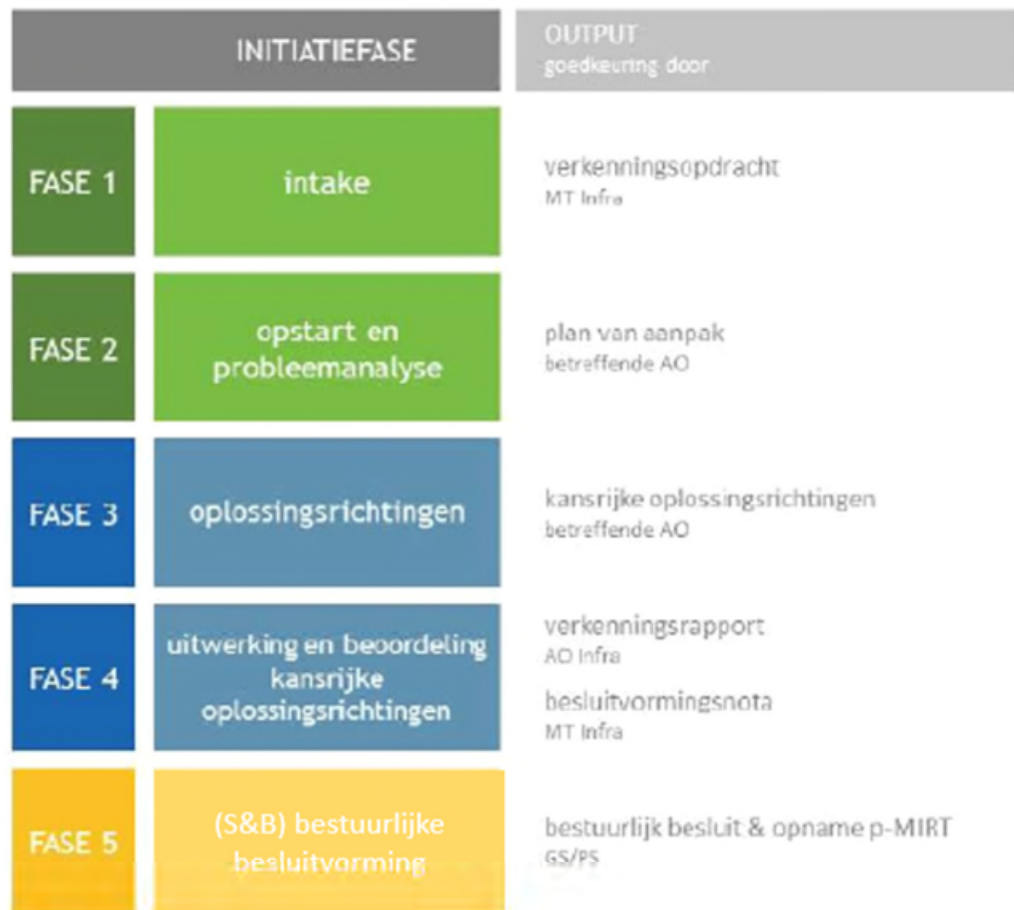
Achtergrondrapporten:

- Natuur
- Geluid
- Lucht
- Stikstof
- Water
- Bodem
- Archeologie
- Externe veiligheid
- Landschappelijke inpassing/cultuurhistorie
- Ruimtegebruik
- Schetsontwerpen
- Verkeer
- Kostenramingen
- KES – verificatietabel

2 Totstandkoming voorkeursvariant

2.1 De verkenningstudie

In deze verkenning zijn de fasen 2 t/m 4 van de provinciale procesbeschrijving p-MIRT voor het uitvoeren van een verkenning doorlopen volgens onderstaand figuur:



Figuur 3 fasen van het p-MIRT

Fase 2 is gericht op het formuleren van het probleem op basis van de probleemanalyse en het formuleren van de gezamenlijke doelstelling: wat willen we bereiken met de oplossing (het doelbereik). In deze fase is het beoordelingskader vastgesteld.

Fase 3 is gericht op het breed verkennen van oplossingsrichtingen, het beoordelen en tot stand brengen van beslisinformatie, wat heeft geleid tot 3 kansrijke varianten. In fase 3 is tevens een beoordelingskader opgesteld.

In fase 4 zijn de varianten nader uitgewerkt om beoordeeld te kunnen worden. Schetsontwerpen zijn opgesteld en verkeersberekeningen uitgevoerd. Ook is het beoordelingskader uit fase 3 nader gedetailleerd en uitgebreid met (milieu)effecten, zoals Cultuurhistorie en Externe Veiligheid.

In deze fase is uitgewerkt hoe de varianten zich onderscheiden op de planologische aspecten, maar ook op kosten en participatie.

Bij de fase overgang van 3 naar 4 en van 4 naar 5 is er een bestuurlijk overleg geweest met de bestuurders van de provincie Flevoland en gemeenten Urk en Noordoostpolder. Gedurende het project hebben de ambtenaren van de genoemde bestuurlijke partijen input geleverd via periodieke ambtelijke overleggen.

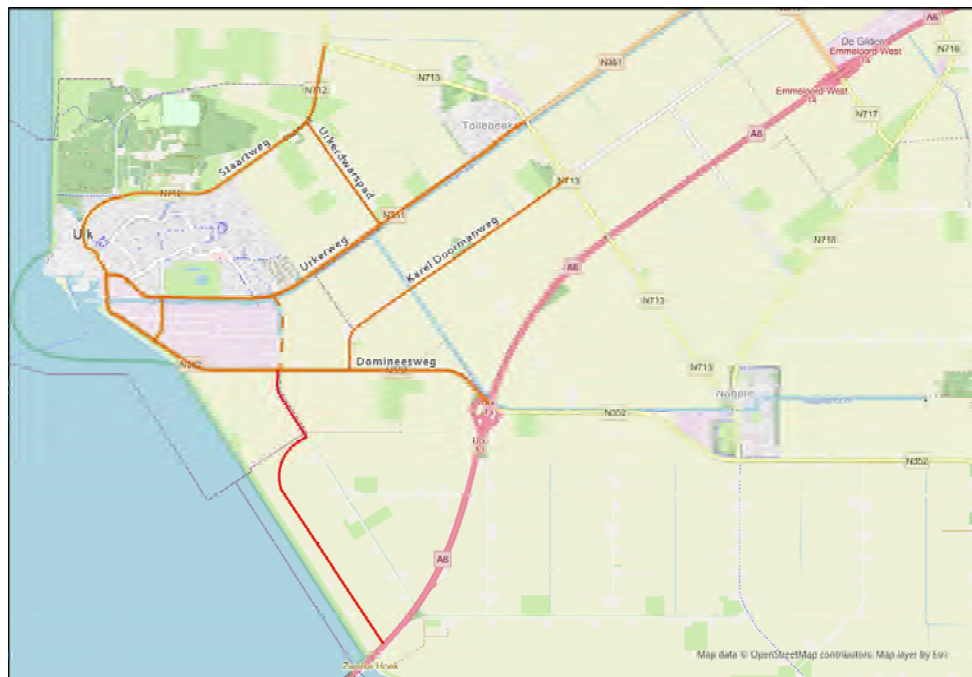
2.2 Fase 3: de varianten

De opdracht van de provincie Flevoland was om breed te verkennen. Dat betekent dat fase 3 is begonnen door allerlei mogelijke oplossingen te benoemen naast een Randweg onder andere op het gebied van smart mobility. Uiteindelijk zijn vier varianten voorgelegd aan de bestuurders aan het einde van fase 3. Van de vier varianten is toen een variant afgefallen. Dat betrof een afgetakte variant van de Randweg, waarbij niet de Urkervaart overgestoken wordt, maar parallel aan de Urkerweg aan de zuidkant van de Urkerweg gebleven wordt. Uitkomst van het bestuurlijk overleg van 2 juli 2020 is geweest dat drie varianten zijn vastgelegd voor verdere uitwerking en verkeerskundige doorrekening in fase 4. Deze varianten worden in de volgende paragrafen uitgewerkt.

2.2.1. Variant extra aansluiting A6

Dit betreft een variant met een extra aansluiting op de A6 bij de Ketelbrug (zuidelijke Randweg). In het onderzoekstraject is deze variant als variant 1 genummerd.

Het doel van een zuidelijke Randweg is om het verkeer dat richting de A6 richting het zuiden wil rijden al vroegtijdig van de Domineesweg af te leiden, waardoor minder verkeer op de Domineesweg komt te rijden en de verkeersveiligheid op deze weg erop vooruit gaat.



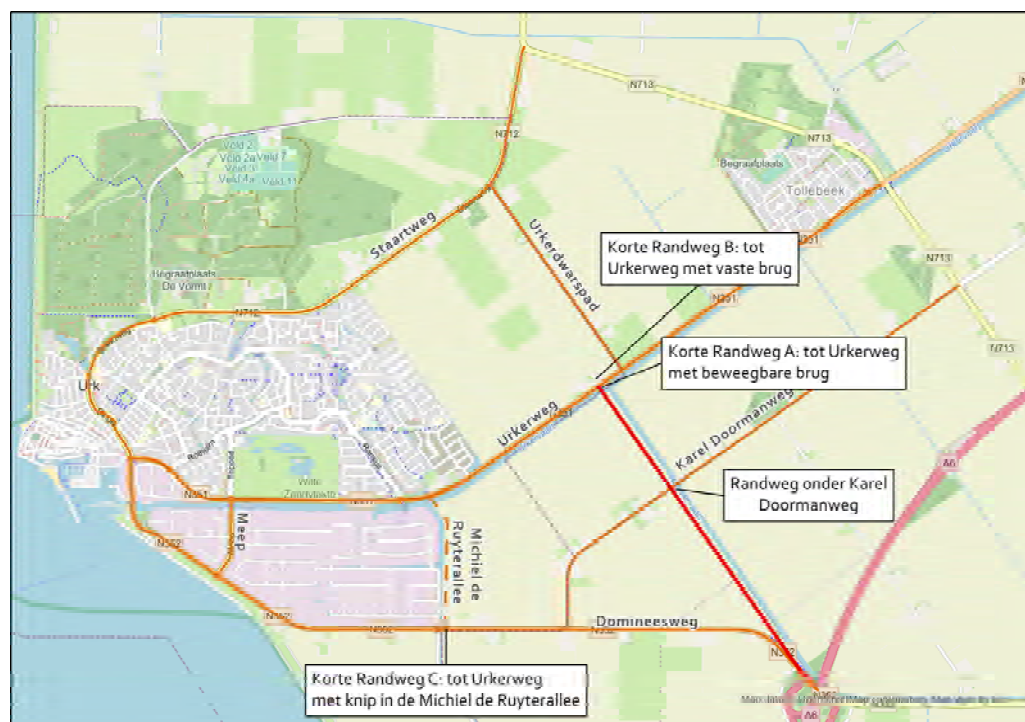
2.2.2. Variant korte Randweg tot Urkerweg

Deze variant met een Randweg tot de Urkerweg (korte Randweg) loopt vanaf de huidige aansluiting van Domineesweg op de A6 richting het noorden, over de Urkervaart en sluit aan op de Urkerweg. In het onderzoekstraject is deze variant als variant 4 genummerd.

De Randweg tot de Urkerweg heeft als doel het verkeer beter te verdelen tussen de Domineesweg en Urkerweg. Door een betere verdeling van deze stromen kan de restcapaciteit van de Urkerweg beter benut worden. In deze variant is rekening gehouden met een vaste brug (net als bij de Hannie Schaftweg) over de Urkervaart en sluit met een boog naar rechts aan om op de Urkerweg uit te komen ter hoogte van de huidige aansluiting Urkerdwarspad. Er is geen aansluiting op de Karel Doormanweg gerealiseerd, omdat dit kan leiden tot sluipverkeer. Om dit te realiseren is een onderdoorgang onder de Karel Doormanweg nodig. Van deze variant zijn drie subvarianten (zie tabel 1).

Tabel 1 Subvarianten van de korte Randweg tot Urkerweg

Naam	Beschrijving
Korte Randweg A	Randweg tot Urkerweg met een beweegbare brug over de Urkervaart
Korte Randweg B	Randweg tot Urkerweg met een vaste brug over de Urkervaart (zoals bij de Hannie Schaftweg)
Korte Randweg C	Randweg tot Urkerweg met een vaste brug en een knip in de Michiel de Ruyterallee. Geen verbinding van de Zeeheldenwijk naar het industrieterrein Zwolsche Hoek.



Figuur 5 Subvarianten van korte Randweg tot Urkerweg

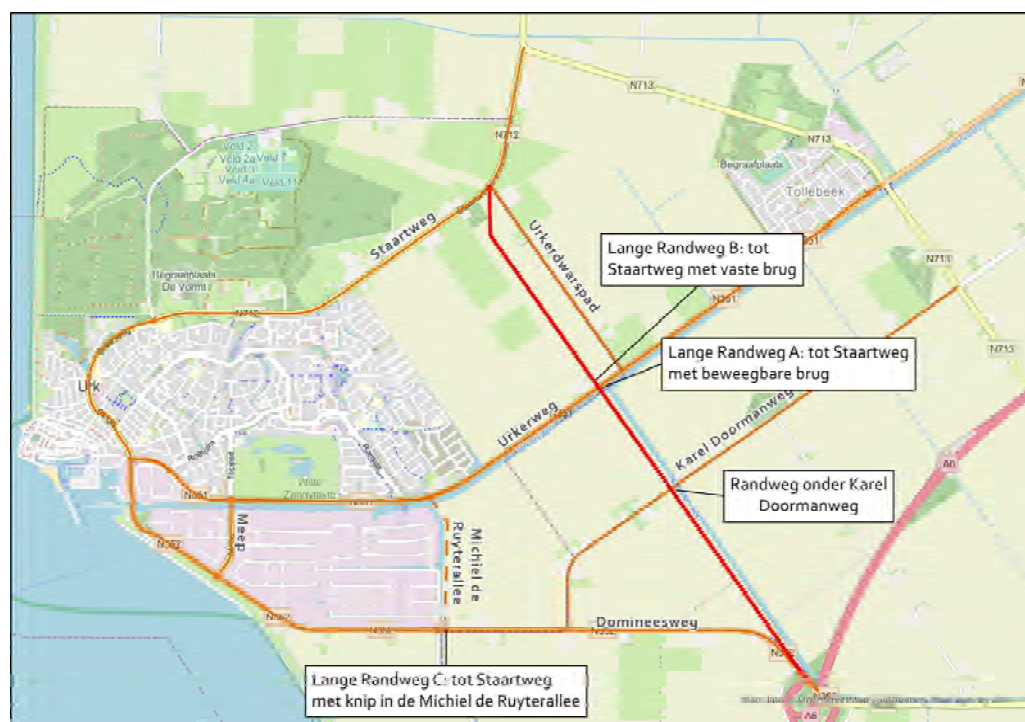
2.2.3. Variant lange Randweg tot Staartweg

De Randweg tot de Staartweg (lange Randweg) loopt vanaf de huidige aansluiting van Domineesweg op de A6 richting het noorden, over de Urkervaart, met een aansluiting op de Urkerweg en sluit aan op de Staartweg.

De volledige Randweg (variant 2 in het onderzoekstraject) heeft als doel het verkeer beter te verdelen tussen de Domineesweg, Urkerweg en Staartweg. Door een betere verdeling van deze stromen wordt de restcapaciteit van de Urkerweg en Staartweg beter benut. Bovendien is deze verbinding een nieuwe route richting Espel en in mindere mate ook richting Tollebeek. In de variant is geen aansluiting op de Karel Doormanweg gerealiseerd, omdat dit leidt tot sluipverkeer. Om dit te realiseren is een onderdoorgang onder de Karel Doormanweg nodig. van deze variant zijn drie subvarianten waarin onderscheid is gemaakt tussen varianten met en zonder een beweegbare brug over de Urkervaart en een variant waarbij de Michiel de Ruyterallee is geknipt (zie tabel 2).

Tabel 2 Subvarianten van de lange Randweg tot Staartweg

Naam	Beschrijving
Lange Randweg A	Randweg tot Staartweg met een beweegbare brug over de Urkervaart
Lange Randweg B	Randweg tot Staartweg met een vaste brug over de Urkervaart (zoals bij de Hannie Schaftweg)
Lange Randweg C	Randweg tot Staartweg met een vaste brug (zoals bij Hannie Schaftweg) over de Urkervaart en een knip in de Michiel de Ruyterallee. Geen verbinding van de Zeeheldenwijk naar het industrieterrein Zwolsche Hoek.



Figuur 6 Subvarianten van lange Randweg tot Staartweg

2.3 Beoordeling algemene effecten

Conform het beoordelingskader wordt bij de beoordeling van de algemene effecten ingezoomd op de kosten, het doelbereik en de klanteisen. Deze criteria worden achtereenvolgend in de komende paragrafen behandeld.

2.3.1. Kosten

Op basis van een schetsontwerp² is een deterministische raming opgesteld van de investeringskosten volgens de SSK-systematiek. Van zowel de korte Randweg C als lange Randweg C is geen schetsontwerp en geen raming gemaakt. Een overzicht van de kosten staan in Tabel 3.

Tabel 3 Kostenramingen volgens SSK-systematiek (prijspeil 2020)

Variant	Naam	Investeringskosten excl. BTW
Extra aansluiting A6	Extra aansluiting A6 Ketelbrug	€ 60,3 mln.
Korte Randweg A	Randweg tot en met Staartweg – beweegbare brug	€ 36 mln.
Korte Randweg B	Randweg tot en met Staartweg – vaste brug	€ 33,1 mln.
Lange Randweg A	Randweg tot en met Urkerweg – beweegbare brug	€ 30,1 mln.
Lange Randweg B	Randweg tot en met Urkerweg – vaste brug	€ 28,4 mln.

**Geraamd is conform de opslagpercentages van de provincie Flevoland. De kostenramingen zijn deterministisch van aard met een bandbreedte van -20% en +30%.*

***Kosten van de voorkeursvariant staan vermeld in paragraaf 3.2.1.*

In de kostenindicaties zijn een aantal zaken uitgesloten die worden opgevangen binnen deze nauwkeurigheid. Dit betreft kosten m.b.t. verontreinigingen, geluidwerende maatregelen, kabels en leidingen, NGE, archeologie die niet opgenomen zijn in de ramingen omdat daar geen nader onderzoek naar is verricht in deze projectfase.

2.3.2. Doelbereik

Het doelbereik van de verschillende varianten blijkt na analyse te laag te zijn. Met name de verkeersintensiteiten op de Domineesweg blijven dermate hoog, dat de verkeersveiligheid en de doorstroming daar onvoldoende verbeteren. Zie paragraaf 2.4 voor een meer uitgebreide beschrijving van de verkeerseffecten.

2.3.3. Klanteisen

Vanwege het lage doelbereik zijn de klanteisen niet geverifieerd voor de drie verschillende varianten.

2.4 Beoordeling verkeerseffecten

Na de verkeerskundige beoordeling zijn er twee conclusies te trekken:

- De variant “nieuwe aansluiting A6 Ketelbrug” trekt te weinig verkeer om een significant verschil te maken op de Domineesweg;
- De varianten met de korte en de lange oostelijke Randweg halen beiden een klein deel van het verkeer van de Domineesweg af, maar deze blijft met ongeveer 19.000 motorvoertuigen per etmaal toch te druk in beide varianten.

² Zie bijlage schetsontwerpen

In onderstaande tabel zijn de resultaten van de verkeerskundige doorrekening weergegeven.

Tabel 4 intensiteiten per variant in mvt/etm

	2016 Huidige situatie	2040 Referentie- situatie	Extra aansluiting A6	Korte Randweg tot Urkerweg	Lange Randweg tot Staartweg
Domineesweg (MdRallee-Karel Doormanweg)	10.800	23.500	21.900	19.300	19.100
Urkerweg (bebouwde kom- Urkerdwarspad)	5.600	11.400	11.100	11.800	11.600
Staartweg	4.200	5.800	5.800	7.200	7.400
Michiel de Ruyterallee noord		14.500	14.300	11.300	11.200
Karel Doormanweg	1.200	500	500	200	300
Urkerdwarspad	500	2.100	2.100	4.800	0

Zie hoofdstuk 3 in het achtergrondrapport verkeer voor meer informatie.

2.5 Beoordeling ontwerp en techniek

De beoordeling van ontwerp en techniek hangt samen met de mate van faseerbaarheid/uitvoerbaarheid, technische complexiteit en toekomstvastheid.

2.5.1. Variant extra aansluiting A6

Bij het realiseren van de variant met een extra aansluiting op de A6 is sprake van matige hinder. Het realiseren van de Randweg levert enerzijds hinder op bij de aansluiting van de Zuidermeerweg op de Domineesweg en anderzijds bij de A6. Met name het realiseren van de kunstwerken bij de A6 levert hinder op voor het doorgaande verkeer op de A6. Voor het realiseren van de kunstwerken dient een uitgraving gemaakt te worden onder de A6, dat is een geringe complexe activiteit. Er zijn geen knelpunten voor categorie 1 kabels en leidingen. De toekomstvastheid van deze variant is negatief. De nieuwe haven (MSNF) en het binnendijsk bedrijventerrein worden goed ontsloten, maar de woonwijken van Urk kennen geen directe ontsluiting via de Randweg. Daarnaast beperkt het te realiseren kunstwerk bij de A6 de toekomstvastheid van de A6 omdat het kunstwerk een eventuele toekomstige verbreding kan bemoeilijken.

2.5.2. Varianten korte en lange Randweg

Voor het realiseren van de varianten met een korte en lange Randweg ontstaat matig tot veel hinder. Enerzijds levert het realiseren van een Randweg door het open landschap namelijk geringe hinder op in de uitvoering voor het verkeer, anderzijds is

er sprake van meer hinder bij de aansluitingen op het bestaande wegennet. De werkzaamheden op de Domineesweg tussen de A6 en de aansluiting met de Randweg zijn fors en zullen voor langere tijd hinder veroorzaken op de Domineesweg en daarmee ook op de entree van Urk. Daarnaast levert het bouwen van de onderdoorgang bij de Karel Doormanweg hinder op voor het (landbouw)verkeer op die weg. De weg zal tijdelijk worden afgesloten. Ook ontstaat er hinder bij het realiseren van korte Randweg A en Lange Randweg A op de Urkerweg bij het realiseren van de aansluiting met de Randweg en de beweegbare brug over de Urkervaart. In de varianten korte Randweg B en lange Randweg B is er sprake van minder hinder voor de Urkerweg omdat de Randweg dan ongelijkvloers de Urkerweg kruist. Tot slot geeft het realiseren van de rotonde van de Randweg op de Staartweg en het Urkerdwarspad enige hinder. Deze rotonde kan grotendeels vrij van hinder op de Staartweg en het Urkerdwarspad gerealiseerd worden omdat deze buiten het huidige ruimtebeslag van de genoemde wegen ligt.

De technische complexiteit van de verschillende varianten is niet heel groot, maar niet zeer complex. Er dient een kunstwerk gerealiseerd te worden onder de Karel Doormanweg door. Daarnaast is een kerende constructie noodzakelijk tussen de onderdoorgang en de Nagelervaart. In de varianten korte Randweg A en lange Randweg A dient een beweegbare brug gerealiseerd te worden over de Urkervaart, dat is complex vanwege de inpassing van de brug in relatie tot de kruising met de Randweg en de Urkerweg die dicht bij elkaar liggen en de technische uitwerking ervan. In de varianten korte Randweg B en lange Randweg B is het inpassen en het realiseren van het grondlichaam van de vaste brug die zowel de Urkervaart als de Urkerweg ongelijkvloers kruist een technische uitdaging vanwege de belasting van het grondlichaam op de ondergrond.

De toekomstvastheid van de varianten is positief. Door het realiseren van de Randweg pal naast de Nagelervaart en het Urkerdwarspad worden geen toekomstige woningbouwontwikkelingen van Urk richting het oosten tegengehouden. Eveneens bestaat de mogelijkheid om op termijn een parallelweg aan de westzijde aan te leggen. Het verbreden van de Randweg naar 2x2 rijstroken is niet zonder meer mogelijk door de aanwezigheid van de kunstwerken die zijn ingericht voor 2x1 rijstrook. Tegelijkertijd is het ook niet onmogelijk. Het is mogelijk om de Randweg te verlengen tot de Staartweg in de variant korte Randweg.

2.6 Beoordeling planologische effecten

Voor geluid, lucht, natuur, stikstof, water, bodem, externe veiligheid, archeologie en aardkunde zijn de verschillende varianten niet onderscheidend.

Voor ruimtegebruik, landschap en cultuurhistorie zijn de varianten wel onderscheidend. Deze effecten staan hieronder weergegeven.

Tabel 5 beoordeling varianten op de planologische effecten

Thema	Extra Aansluiting A6	Korte Randweg A	Korte Randweg A	Lange Randweg A	Lange Randweg B
Ruimtegebruik	--	0	-	-	--
Landschap	--	+	-	-	--
Cultuurhistorie	--	-	--	-	--

Zie de achtergronddocumenten per planologisch thema voor meer informatie.

2.7 Tussenconclusie

Zoals in paragraaf 2.3.2 beschreven staat blijkt het doelbereik van de onderzochte varianten te laag te zijn. Dat betekent dat er geen voorkeursvariant gekozen kan worden op basis van de informatie over de drie varianten. Tijdens het Bestuurlijk Overleg van 30 september 2020 is daarop besloten om verkeerskundige optimalisaties van de varianten te onderzoeken.

2.8 Verkeerskundige optimalisatie van de varianten

In het verkeerskundige optimalisatieproces zijn een aantal factoren gevonden die leiden tot een situatie die qua verkeersveiligheid en doorstroming gewenst is:

- Het verlagen van de snelheden op diverse oost-west verbindingen in Urk;
- Het aansluiten van de Zeeheldenwijk op de Randweg.

2.9 Conclusies van optimalisatie varianten

Na optimalisatie van de oorspronkelijke varianten en verkeerskundige doorrekening zijn de volgende conclusies getrokken:

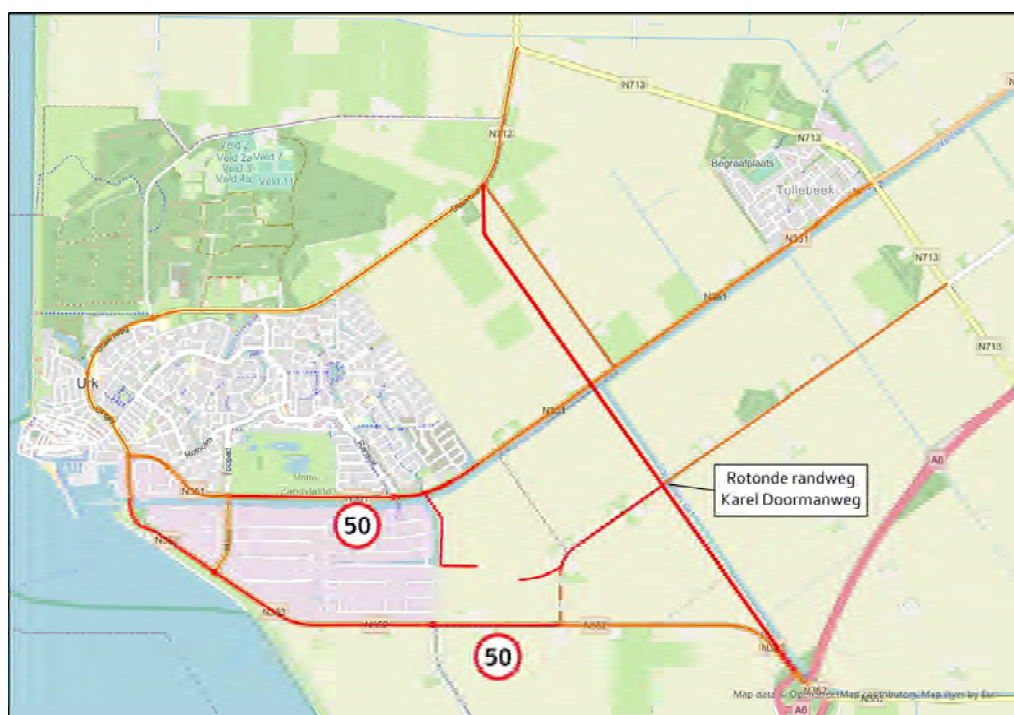
- De variant met een aangepaste verbinding naar de A6 levert ook in de geoptimaliseerde vorm onvoldoende meerwaarde op voor het netwerk;
- Een geoptimaliseerde variant met de Randweg tot Urkerweg en waarbij in de Michiel de Ruyterallee een knip wordt gelegd zodat de Zeeheldenwijk alleen vanaf de noordzijde bereikbaar is, leidt niet tot een werkbare oplossing. Dit komt met name door overbelasting van de kruising Urkerweg – Michiel de Ruyterallee. Deze rotonde heeft door de grote hoeveelheid doorgaand verkeer een extra rijstrook op de zuidelijke tak nodig;
- Uit de optimalisatiesessie is gebleken dat slechts één variant verkeerstechnisch een oplossing vormt. Dit is een geoptimaliseerde variant op basis van de variant met de lange Randweg tot aan de Staartweg. Deze geoptimaliseerde variant wordt in de volgende paragraaf nader uitgewerkt.

2.10 Voorkeursvariant

De verkeerskundig geoptimaliseerde variant (in het vervolg van dit rapport “voorkeursvariant” genoemd, zie figuur 7) is als volgt:

Een volledige Randweg tot de Staartweg met de volgende optimalisaties:

- Knip in de Michiel de Ruyterallee aan de zuidzijde van de wijk waarbij er geen aansluiting op de Domineesweg is;
- Maximum snelheid van 50 km/u op de Urkerweg tot Michiel de Ruyterallee;
- Maximum snelheid van 50 km/u op de Domineesweg tot Karel Doormanweg;
- Een nieuwe oostelijke ontsluiting van de Zeeheldenwijk op de Randweg via de Karel Doormanweg³;
- Een beweegbare brug⁴.



Figuur 7 Voorkeursvariant met ontsluiting van de Zeeheldenwijk via de Karel Doormanweg

³ Verkeerskundig gezien is een aparte nieuwe oostelijke ontsluiting van de Zeeheldenwijk op de Randweg tussen de Domineesweg en de Karel Doormanweg ook mogelijk. Tijdens het Bestuurlijk Overleg van 30 september 2020 is de voorkeur uitgesproken voor een verbinding via de Karel Doormanweg.

⁴ Verkeerskundig gezien is een vaste brug over de Urkervaart en de Urkerweg ook mogelijk met een ontsluiting op de Urkerweg via de westzijde van de Randweg. Tijdens het Bestuurlijk Overleg van 30 september 2020 is de voorkeur uitgesproken voor een beweegbare brug (de effecten van een vaste brug worden voor het vergelijk wel in kaart gebracht).

3 Effectbepaling voorkeursvariant

3.1 Inleiding voorkeursvariant

Aan de hand van een gezamenlijk opgesteld beoordelingskader⁵ worden in dit hoofdstuk de effecten beschreven van de voorkeursvariant. Daarbij worden de effecten op algemene punten (zoals kosten) beschreven, verkeerskundige effecten, effecten voor ontwerp en techniek en planologische effecten.

3.2 Beoordeling algemene effecten

De algemene effecten gaan in op de kosten, het doelbereik en de klanteisen.

3.2.1. Kosten

Op basis van een schetsontwerp⁶ is een deterministische indicatie opgesteld van de investeringskosten excl. BTW volgens de SSK-systematiek. De kosten van de voorkeursvariant komen uit op € 26,2 miljoen⁷. Daarin is een beweegbare brug over de Urkervaart opgenomen en geen eventuele opwaardering (bredere weg) van de Karel Doormanweg (in de planuitwerkingsfase moet onderzocht worden of dat nodig is of niet). Met name het ontbreken van de onderdoorgang onder de Karel Doormanweg door in de voorkeursvariant leidt tot lagere investeringskosten in relatie tot de eerder onderzochte varianten.

3.2.2. Doelbereik

De doelstelling van de verkenning is om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Domineesweg te verbeteren zonder daarbij andere wegen te overbelasten en zonder ongeoorloofde overlast te veroorzaken voor de omgeving. De Randweg levert een significante bijdrage aan de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Domineesweg. Overige wegen worden daarbij niet overbelast, maar wel kan er een verkeersveiligheidsissue rondom de aansluiting van de erven ontstaan op de Karel Doormanweg. Paragraaf 3.3 gaat verder in op de verkeerseffecten. Door het aanleggen van de Randweg wordt er ten opzichte van de referentiesituatie geen ongeoorloofde overlast veroorzaakt voor de omgeving. Paragraaf 3.4 gaat daar verder op in.

3.2.3. Klanteisen

De bestuurlijke partijen, provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder, hebben klantwensen ingediend. Daarnaast zijn er klantwensen ingediend door Rijkswaterstaat, Waterschap Zuiderzeeland, de Fietzersbond Urk/Emmeloord, het Flevolandschap, Bedrijfskring Urk en Cumela. Aan vrijwel alle ingediende klantwensen wordt voldaan. Sluipverkeer over de Karel Doormanweg en de plek van landbouwverkeer blijven een aandachtspunt voor de planuitwerkingsfase evenals de landschappelijke inpassing van de Randweg.

3.3 Beoordeling verkeerseffecten

De doelstelling van de verkenning is om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Domineesweg te verbeteren zonder daarbij andere wegen te overbelasten en zonder ongeoorloofde overlast te veroorzaken voor de omgeving. In deze paragraaf wordt beschreven wat de verkeerskundige effecten zijn van de voorkeursvariant. De

⁵ Zie bijlage Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen, beoordelingskader

⁶ Zie bijlage schetsontwerpen

⁷ Prijspeil 2020, excl. BTW. Geraamd conform de opslagpercentages van de provincie Flevoland. De kostenramingen zijn deterministisch van aard met een bandbreedte van -20% en +30%.

paragraaf is opgebouwd vanuit de doelstelling rondom doorstroming en verkeersveiligheid. Zie voor een verdere toelichting het achtergrondrapport.

3.3.1. Doorstroming

De doorstroming op de Domineesweg wordt sterk verbeterd door het realiseren van een Randweg. Hierdoor ontstaat er namelijk een betere spreiding van het verkeer van Urk over de Domineesweg, de Urkerweg en de Staartweg. Verkeerskundig gezien is er geen verschil tussen het aanleggen van een beweegbare brug of een vaste brug over de Urkervaart met een afrit aan de westzijde van de Randweg op de Urkerweg. Naast genoemde punten zijn twee andere belangrijke indicatoren van toepassing:

1. De snelheid op de oost- westverbindingen vanuit Urk naar de Randweg
2. De ontsluiting van de Zeeheldenwijk op de Randweg

In de voorkeursvariant is de beste balans hiertussen gevonden om ervoor te zorgen dat de intensiteiten op de Domineesweg rond de 12.000 mvt/etm. komen in 2040 en de andere wegen niet overbelast raken.

1. Snelheid op oost-westverbindingen

De Domineesweg functioneert als gebiedsontsluitingsweg, maar kent op sommige delen binnen de bebouwde kom toch de snelheid van 70 km/u die hoort bij een stroomweg. Door de weg beter aan te laten sluiten bij zijn functie en daarmee de snelheid omlaag te brengen tot 50 km/u wordt de Domineesweg minder aantrekkelijk en wordt het verkeer richting de Urkerweg en Staartweg geleid. Dit wordt versterkt door de bebouwde kom grens op te schuiven tot aan de Karel Doormanweg. Het opschuiven van de bebouwde kom grens sluit aan bij de ontwikkeling van de Zeeheldenwijk, de bebouwing daarvan loopt op termijn namelijk tot de Karel Doormanweg. Met betrekking tot de logica van het netwerk is de Urkerweg in deze varianten ook op 50km/u ingesteld.

2. Ontsluiting van de Zeeheldenwijk op de Randweg

De voorkeursvariant kent een ontsluiting op de Randweg omdat daarmee de Domineesweg ontlast wordt. Met een ontsluiting van de Zeeheldenwijk op de Domineesweg blijven de intensiteiten op de Domineesweg namelijk nog ver boven de 12.000 mvt/etm. uit komen (berekeningen komen uit op waarden tussen 15.000 en 17.000 mvt/etm). Om deze mogelijk te maken met daarbij zo veel mogelijk gebruikmakend van bestaande infrastructuur is een ontsluiting via de Karel Doormanweg tot stand gekomen. Door de aansluiting van de Karel Doormanweg op de Domineesweg te laten vervallen en de Karel Doormanweg op de Randweg aan te sluiten worden de bewoners van de Zeeheldenwijk via de Karel Doormanweg naar de Randweg geleid. Dat zorgt ervoor dat er tussen de Domineesweg en de Urkerweg een nieuwe aansluiting ontstaat op de Randweg. Hierdoor wordt het verkeer over meerdere verbindingen naar de Randweg geleid wat een gelijke verdeling van het verkeer geeft. In onderstaande figuur zijn de intensiteiten opgenomen en in onderstaande tabel staan ze gepresenteerd.



Figuur 8 Overzicht wegentensiteiten op Urk met voorkeursvariant

Tabel 6 Intensiteiten per wegvak in mv/etm

	2016 Huidige situatie	2040 Referentie- situatie	Voorkeursvariant
Domineesweg	10.800	23.500	12.800
Karel Doormanweg	1.200	500	4.700
Urkerweg	5.600	11.400	12.400
Staartweg	4.200	5.800	9.000
Randweg van Domineesweg tot Karel Doormanweg	-	-	16.200
Randweg van Karel Doormanweg tot Urkerweg	-	-	12.600
Randweg van Urkerweg tot Staartweg	-	-	5.600

De figuur en de tabel laten zien dat de intensiteiten op de Domineesweg en de Urkerweg in 2040 net boven de 12.000 mvt/etm. uitkomen. De intensiteiten op het eerste deel van de Randweg komen boven de 16.000 mvt/etm. uit. Echter doordat er op de Randweg geen sprake is van in- en uitritten en het uitgangspunt van provinciaal

beleid is dat er geen landbouwverkeer op nieuwe wegen rijdt is een verkeersintensiteit van 16.000 mvt/etm. acceptabel op de Randweg. De intensiteiten op de Karel Doormanweg nemen toe tot 4.700 mvt/etm. in 2040, maar dat is nog onder de maximale capaciteit van 6.000 mvt/etm. voor deze erftoegangsweg.

3.3.2. Verkeersveiligheid

De voorkeursvariant kent een grotere mate van verkeersveiligheid voor de Domineesweg omdat er sprake is van minder verkeer ten opzichte van de referentie situatie. Daarnaast draagt de lagere snelheid op de Domineesweg en op de Urkerweg bij aan een grotere mate van verkeersveiligheid. Ook geldt dat in principe nieuwe wegen veiliger zijn dan bestaande wegen omdat ze worden ingericht conform nieuwe richtlijnen op het gebied van verkeersveiligheid. De kruisingen met de bestaande infrastructuur leiden in principe tot een groter risico op ongevallen, maar de lagere intensiteiten en lagere snelheden op de bestaande wegen vergroten desondanks de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast draagt het ontbreken van in- en uitritten en landbouwverkeer bij aan de verkeersveiligheid op de Randweg. De verkeersveiligheid op de Karel Doormanweg is een vraagstuk voor de planuitwerkingsfase omdat er meer verkeer over de weg komt te rijden ten opzichte van de huidige situatie.

3.4 Beoordeling ontwerp en techniek

De beoordeling van ontwerp en techniek bestaat uit een beschouwing van de faseerbaarheid/uitvoerbaarheid, technische complexiteit en toekomstvastheid.

Voor het realiseren van de voorkeursvariant ontstaat matig tot veel hinder. Enerzijds levert het realiseren van een Randweg door het open landschap namelijk geringe hinder op in de uitvoering voor het verkeer, anderzijds is er sprake van meer hinder bij de aansluitingen op het bestaande wegennet. De werkzaamheden op de Domineesweg tussen de A6 en de aansluiting met de Randweg zijn fors en zullen voor langere tijd hinder veroorzaken op de Domineesweg en daarmee ook op de entree van Urk. Daarnaast levert het bouwen van de kruising bij de Karel Doormanweg hinder op voor het (landbouw)verkeer op die weg. De weg zal tijdelijk worden afgesloten. Ook ontstaat er hinder op de Urkerweg bij het realiseren van de aansluiting met de Randweg en de beweegbare brug over de Urkervaart. Bij het realiseren van een hoge vaste brug is er sprake van minder hinder voor de Urkerweg omdat de Randweg dan ongelijkvloers de Urkerweg kruist. Tot slot geeft het realiseren van de rotonde van de Randweg op de Staartweg en het Urkerdwarspad enige hinder. Deze rotonde kan grotendeels vrij van hinder op de Staartweg en het Urkerdwarspad gerealiseerd worden omdat deze buiten het huidige ruimtebeslag van de genoemde wegen ligt. Een belangrijk aandachtspunt is de fasering. De Randweg moet klaar zijn als de Zeeheldenwijk gereed is. Daarnaast is het belangrijk om eerst de rotonde bij de Karel Doormanweg aan te leggen en vervolgens de aansluiting op de Zeeheldenwijk.

De voorkeursvariant is complex, maar niet zeer complex. De beweegbare brug over de Urkervaart is een complex kunstwerk vanwege de technische uitwerking ervan en de inpassing ervan over de Urkervaart en voor de Urkerweg. Mocht er toch een vaste brug gerealiseerd worden dan is het inpassen en het realiseren van het grondlichaam

van de vaste brug die de Urkervaart en de Urkerweg ongelijkvloers kruist een technische uitdaging in relatie tot de belasting van het grondlichaam op de ondergrond.

De voorkeursvariant is toekomst. Door het realiseren van de Randweg pal naast de Nagelervaart en het Urkerdwarspad worden geen toekomstige woningbouwontwikkelingen van Urk richting het oosten tegengehouden. Eveneens bestaat de mogelijkheid om op termijn een parallelweg aan de westzijde aan te leggen. Het verbreden van de Randweg naar 2x2 rijstroken is niet eenvoudig mogelijk door de aanwezigheid van de kunstwerken die zijn ingericht voor 2x1 rijstrook. Tegelijkertijd is het ook niet onmogelijk. Daarnaast is de Karel Doormanweg nu een erftoegangsweg, maar zou in de toekomst wellicht een gebiedsontsluitingsweg kunnen worden. Dat levert bij het realiseren van het toekomstig profiel een inpassingsprobleem op vanwege de woningen die dicht op de weg staan.

3.5 Beoordeling planologische effecten

In deze paragraaf wordt de conclusie weergegeven van de onderzoeken naar de verschillende planologische effecten. De effecten worden weergegeven op een vijfpuntsschaal van zeer negatief tot zeer positief. Voor iedere discipline geldt dat in de planuitwerkingsfase nader onderzoek nodig is. Zie voor een verdere toelichting op de verschillende planologische effecten de achtergrondrapporten.

3.5.1. *Archeologie en aardkunde*

De voorkeursvariant scoort negatief op archeologie en aardkunde. Dat betekent dat gebieden met archeologische en aardkundige waarden worden geraakt, maar niet (volledig) worden aangetast.

3.5.2. *Bodem*

De voorkeursvariant bevindt zich in het buitengebied van de gemeente Urk en Noordoostpolder. Ter plaatse van de variant zijn bedrijfsterreinen aanwezig waar (mogelijk) sprake is van bodemverontreiniging. Dat betekent een gering negatief effect.

3.5.3. *Externe veiligheid*

De voorkeursvariant scoort neutraal omdat er geen wijziging is van het plaatsgebonden risico, groepsrisico en/of plasbrandaandachtsgebied.

3.5.4. *Landschap- pelijke inpassing*

De voorkeursvariant scoort negatief op het gebied van landschap omdat er weinig rekening wordt gehouden met bestaande landschappelijke structuren. Met name het niet strak volgen van de Nagelervaart, maar het afbuigen van de weg richting het westen is negatief. De voorkeursvariant scoort ook negatief op het gebied van cultuurhistorie, met name door de aantasting van de historische verkaveling. Een beweegbare brug past wel beter in de cultuurhistorische context van de Noordoostpolder ten opzichte van een hoge brug.

3.5.5. *Lucht*

De voorkeursvariant scoort neutraal op het gebied van luchtkwaliteit. Een afname van intensiteiten bij de Domineesweg leidt tot kleine afnames van concentraties luchtverontreinigende stoffen. Tegelijkertijd leidt een toename van de intensiteiten op de Urkerweg en de Staartweg tot een kleine toename van concentraties van luchtverontreinigende stoffen.

3.5.6. *Natuur*

De voorkeursvariant scoort in totaal negatief op het gebied van natuur. Er is sprake van een neutraal (geen) effect op Natura 2000-gebied, waarbij opgemerkt moet worden dat stikstof apart is onderzocht. Daarnaast is er een negatief effect op NNN en de ecologische verbindingszone. Dat komt omdat hinder door licht en geluid niet op voorhand kan worden uitgesloten. Op voorhand scoort de voorkeursvariant zeer negatief op het effect op beschermde soorten.

3.5.7. *Ruimtegebruik*

De voorkeursvariant scoort negatief op het aspect ruimtegebruik. Enerzijds moet een schuur geamoveerd worden, anderzijds wordt de Zeeheldenwijk beter ontsloten. Dat geeft een licht positief effect op wonen. Echter omdat de Randweg gerealiseerd wordt op grond die nu een agrarische functie heeft is er sprake van een sterk negatief effect op agrarisch gebruik. Daarnaast wordt het fietspad langs de Domineesweg doorsneden door de nieuwe Randweg, dat levert een negatief effect op recreatie en toerisme op.

3.5.8. *Stikstof*

De voorkeursvariant scoort negatief op stikstofdepositie. Emissies tijdens de aanlegfase zijn niet uit te sluiten. In emissie van stikstof tijdens de gebruiksfase zal over heel Urk bezien niet veel verandering optreden. Daarnaast geldt dat een verandering in emissie door een toename van verkeersintensiteit naar verwachting niet zover zal reiken dat er een effect optreedt op de stikstofgevoelige gebieden in de omgeving van Urk. Onderzoek in een latere fase van het project moet uitwijzen of en hoe groot de depositie tijdens de aanlegfase is.

3.5.9. *Water*

De voorkeursvariant scoort neutraal op het aspect water. Dat geldt zowel voor het watersysteem, waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterveiligheid, grondwater en het risico op opbarsting van slootbodems. Wel moeten er maatregelen worden genomen om een neutraal effect te creëren.

3.5.10. *Geluid*

De voorkeursvariant scoort in totaal neutraal op het aspect geluid. Rondom de Randweg vindt een toename van geluid plaats, maar deze geluidseffecten kunnen worden weggenomen door geluidsarm asfalt en een kort en laag geluidsscherm op het grondlichaam naast de weg. Dergelijke maatregelen moeten in de planuitwerking nader worden uitgezocht en zitten daarom nu nog niet in de raming. De voorkeursvariant scoort ter hoogte van de Domineesweg licht positief ten opzichte van de referentiesituatie omdat bij het realiseren van de Randweg er minder verkeer over de Domineesweg rijdt.

4 Faseerbaarheid voorkeursvariant

4.1 Inleiding

De ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van Urk gaan geleidelijk, daarom is er geanalyseerd in hoeverre het mogelijk is om de Randweg gefaseerd aan te leggen. Hiermee wordt geanticipeerd op het moment dat de capaciteitsuitbreiding ook echt nodig is en hiermee kan de investering over de tijd worden uitgesmeerd. De conclusie is dat enige fasering mogelijk is, maar dat het in relatie tot de geplande ruimtelijke plannen en de doelstelling van een verkeersveilige Domineesweg die goed doorstroomt niet logisch is. Dit hoofdstuk gaat dieper op de fasering aan de hand van relevante ontwikkelingen op en rond Urk in relatie tot de verkeersontwikkeling tot 2040. Uitgangspunt dat wordt genomen is dat de Randweg op zijn vroegst in 2027 gerealiseerd kan zijn.⁸

4.2 Relevante ontwikkelingen voor fasering

Binnen de gemeente Urk spelen in de komende jaren zeer diverse ontwikkelingen die bijdragen aan de verhoging van de intensiteiten op het wegennet. Dit betreft de ontwikkelingen zoals weergegeven in figuur 9.



Figuur 9 Ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot de Randweg

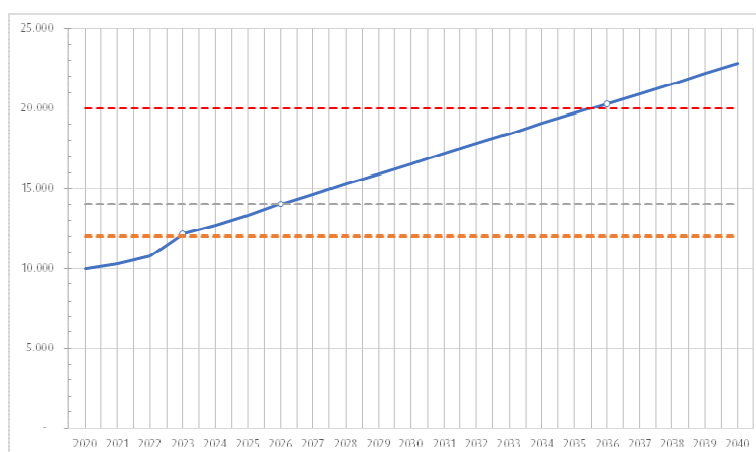
Deze ontwikkelingen zorgen voor een aanzienlijke toename van het verkeer, die voornamelijk plaatsvindt tussen 2020 en 2030.

4.3 Verkeersontwikkeling tot 2040

De stijging van de intensiteiten van het verkeer door bovenstaande ontwikkelingen komt bovenop een autonome groei van het autogebruik. De autonome groei van het verkeer leidt er op de Domineesweg toe dat de intensiteiten tussen 2020 en 2040 toenemen van ongeveer 10.000 motorvoertuigen per etmaal tot ongeveer 16.000

⁸ 2027 is gebaseerd op de volgende globale planning: 2021 planuitwerking (ontwerpen en conditionering), 2022 afronden concept ontwerp-PIP (ontwerp-projectbesluit indien Omgevingswet van toepassing is) en MER en in procedure brengen, 2023 beroepprocedure, 2024 oteigenen (gerechtelijke procedure), 2025 aanbesteden, 2026-2027 realisatie.

motorvoertuigen per etmaal. Daarbovenop komen nog de verkeersbewegingen die voortkomen uit de groei, weergegeven in de voorgaande paragraaf. In Figuur 10 Toename intensiteiten 2020 - 2040 op de Domineesweg, tussen Ensgat en Karel Doormanweg, situatie zonder maatregelen. (Bron: GoudappelCoffeng) is de ontwikkeling van het verkeer op de Domineesweg in de tijd uitgezet. Duidelijk is dat al in 2023 een intensiteit op de Domineesweg ontstaat die boven de 12.000mvt/etm komt. De grens van 12.000 motorvoertuigen per etmaal is door de provincie gesteld als het moment dat nagedacht moet worden over het al dan niet aanleggen van een parallelweg. Deze grens is niet hard, maar het is wel een richtlijn die de provincie hanteert⁹. In 2026 is dit gegroeid tot 14.000mvt/etm. Deze intensiteit kan als acceptabel gezien worden voor een korte periode. Om de verkeersveiligheid in de tijdelijke situatie vast te verbeteren kunnen (tijdelijke) maatregelen genomen worden.



Figuur 10 Toename intensiteiten 2020 - 2040 op de Domineesweg, tussen Ensgat en Karel Doormanweg, situatie zonder maatregelen. (Bron: GoudappelCoffeng)

4.4 Faseringsmogelijkheden

In deze paragraaf worden de faseringsmogelijkheden onderzocht op basis van verschillende onderdelen.

4.4.1. Deelprojecten van de Randweg

De voorkeursvariant wordt opgedeeld in een aantal deelprojecten om per deelproject te beschouwen op welk moment van de tijd deze plaats moet vinden. Het gaat daarbij om de volgende deelprojecten:

1. Aanleggen Randweg Domineesweg-Urkerweg
2. Aanleggen Randweg Urkerweg-Staartweg
3. Verlagen snelheid Domineesweg
4. Verlagen snelheid Urkerweg
5. "Knip" Michiel de Ruyterallee
6. Oostelijke ontsluiting Zeeheldenwijk

4.4.2. Aanleggen Randweg tot Urkerweg

De grootste bijdrage aan het doelbereik in relatie tot de doorstroming is een nieuwe verbinding tussen de Domineesweg en de Urkerweg. Hiermee ontstaat een nieuwe noord-zuid-verbinding die noodzakelijk is om het verkeer beter te verdelen over de

⁹ Vanuit CROW zijn er geen specifieke richtlijnen voor dit soort situaties.

Domineesweg en de Urkerweg. Deze nieuwe verbinding zou idealiter aangelegd moeten zijn zo kort mogelijk na het moment dat de 12.000 motorvoertuigen per etmaal overschreden wordt op de Domineesweg. Dit is het geval in 2023. Aangezien het uitgangspunt is dat de Randweg op zijn vroegst in 2027 gerealiseerd kan worden is dat niet haalbaar.

4.4.3. Aanleggen Randweg Urkerweg- Staartweg

Het gedeelte van de Randweg tussen de Urkerweg en de Staartweg lijkt in eerste instantie minder essentieel voor de oplossing van de problematiek. Pas wanneer de gezamenlijke intensiteit op de Domineesweg en de Urkerweg de 24.000 overschrijdt (voor beide 12.000 mvt/etm.) is strikt genomen het noordelijke deel van de Randweg noodzakelijk. Dit is naar verwachting het geval tussen 2025 en 2030. Gezien het uitgangspunt dat de Randweg op zijn vroegst in 2027 gerealiseerd kan worden, kan geconcludeerd worden dat het niet zinvol is om het deel van de Randweg tussen de Urkerweg en de Staartweg later te realiseren. Mocht toch overwogen worden om het noordelijke deel van de Randweg later aan te leggen zijn hierbij een aantal andere zaken van belang om in overweging te nemen.

Ten eerste ontstaat er op Urkerdwarspad een belangrijk knelpunt bij het nog niet aanleggen van het noordelijke deel van de Randweg (Urkerweg-Staartweg). De hoeveelheid extra verkeer dat op deze weg te verwachten is als gevolg van de aantrekkingskracht van de Randweg, is groot (ongeveer 4.500mvt/etm) en daarmee ook de noodzaak hier iets aan te doen. De enige goedkope optie hiervoor is het knippen van het Urkerdwarspad, zodat doorgaand verkeer niet meer mogelijk is. Het plaatsen van een bord met “verboden voor doorgaand verkeer” is juridisch geen houdbare optie. Een duurdere optie is een dynamische “knip”, waarbij bijvoorbeeld elke minuut 1 auto wordt doorgelaten door middel van een VRI met dynamische afsluiting.

Daarnaast is het belangrijk af te wegen of de (maatschappelijke) kosten van het in twee delen aanleggen van de Randweg opwegen tegen de tijdelijke kostenbesparing die hiermee gepaard gaat. De kosten voor het laatste deel van de Randweg zijn aanzienlijk lager dan de kosten voor het zuidelijke deel van de Randweg (het noordelijke deel kost 1 tot 3 miljoen ten opzichte van meer dan 20 miljoen voor het zuidelijke deel). Wanneer de Randweg in twee delen wordt aangelegd wordt wel twee keer een bouwlocatie opgebouwd, met overlast voor de omgeving en mogelijke meerkosten voor de dubbele opstart voor een project en de aanlevering van materialen die minder efficiënt kan gebeuren.

4.4.4. Verlagen snelheid Domineesweg

Het verlagen van de snelheid op de Domineesweg is een maatregel die in geval van een Randweg een extra sturingsmiddel geeft om het verkeer beter te verdelen over de drie “inprikkers” van Urk (Domineesweg-Urkerweg-Staartweg), doordat de reistijden hierdoor beter verdeeld worden en verkeer zich daardoor beter verspreid over de Domineesweg en Urkerweg. Deze betere verdeling is pas te realiseren wanneer ten minste het zuidelijke deel van de Randweg (Domineesweg-Urkerweg) aangelegd is. Het verlagen van de snelheid op de Domineesweg in de periode totdat de Randweg is aangelegd zorgt voor vertraging voor de weggebruikers waardoor de verwachting is dat weggebruikers zich hier niet aan zullen houden. Dat wil zeggen dat de verwachting is dat de maximale snelheid geregeld wordt overschreden. Dit lage

initiële opvolggedrag kan ook een lager opvolggedrag veroorzaken wanneer wel een alternatieve route beschikbaar is (Urkerweg-Randweg).

Na aanleg van de Randweg is het verlagen van de snelheid pas wanneer de intensiteiten op de Domineesweg weer boven de 12.000 motorvoertuigen komen. De doorrekening van variant 4c (Randweg Domineesweg-Urkerweg, zonder verlaging van de snelheden, maar met een knip in de Michiel de Ruyterallee), laat zien dat de intensiteiten op de Domineesweg oplopen tot ongeveer 15.000mvt/etm in 2040. De intensiteiten op de Domineesweg komen zonder snelheidsverlaging naar verwachting tussen 2025 en 2035 boven de 12.000 mvt/etm. uit. Op het moment dat dit gebeurt is het noodzakelijk de snelheid naar beneden te brengen.

Om een maximaal effect van de snelheidsverlaging voor elkaar te krijgen kan gebruik gemaakt worden van de openstelling van het zuidelijke deel van de Randweg voor het verlagen van de maximumsnelheid. Op dat moment heeft het verkeer namelijk een andere mogelijke route en kan de Domineesweg tijdelijk afgesloten worden. Tijdens deze afsluiting kunnen de noodzakelijke veranderingen aan de weg worden aangebracht. Een fysieke tijdelijke afsluiting van de Domineesweg kan als voordeel met zich meebrengen dat het een gedragsverandering teweeg brengt bij de weggebruikers vanaf de A6 richting Urk. De kans is aanwezig dat de weggebruikers na opening van de Domineesweg toch via de nieuwe Randweg blijven rijden omdat ze daaraan gewend zijn geraakt.

4.4.5. Verlagen snelheid Urkerweg

Ook het verlagen van de snelheid op de Urkerweg is een maatregel die noodzakelijk is om het verkeer beter te verdelen over de drie “inprikkers” van Urk. Ook hierbij geldt dus dat deze betere verdeling pas te realiseren is wanneer ten minste het zuidelijke deel van de Randweg aangelegd is. Het eerder verlagen van de snelheid op de Urkerweg zorgt per definitie voor vertraging voor de weggebruikers en naar verwachting daardoor een laag opvolggedrag. Dit lage initiële opvolggedrag kan ook een lager opvolggedrag veroorzaken wanneer wel een alternatieve route beschikbaar is (Staartweg - Randweg)

Ook hierbij geldt dat het verlagen van de maximumsnelheid strikt genomen pas noodzakelijk is wanneer de intensiteit boven de 12.000 mvt/etm groeit. Dit gebeurt naar verwachting op het moment dat de maximumsnelheid op de Domineesweg verlaagd wordt, omdat het verkeer dan als het ware naar de Urkerweg toe gedrukt wordt, de route over de Urkerweg wordt sneller, waardoor meer mensen er gebruik van gaan maken. Als dat inderdaad zo is, is alleen het verlagen van de snelheid op de Urkerweg op dit moment niet meer voldoende, omdat dan het verkeer weer terug geleid wordt naar de Domineesweg waar de eerste maatregel juist tegen bedoeld was. Het doel van het verlagen van de snelheid op de Urkerweg is het “wegduwen” van het verkeer naar de overige wegen. De Staartweg is dan ook nodig om dit verkeer te kunnen verwerken. Het verlagen van de snelheid op de Urkerweg valt daarom bij voorkeur samen met het openstellen van het noordelijke deel van de Randweg. Indien de gehele Randweg in één keer wordt aangelegd kan de verlaging eventueel later plaatsvinden, wanneer de intensiteit boven de 12.000mvt/etm komt.

4.4.6. "knip" Michiel de Ruyterallee

De Michiel de Ruyterallee is momenteel nog niet aangelegd. De Michiel de Ruyterbrug is momenteel aanbesteed en zal binnen afzienbare tijd aangelegd gaan worden. Daarmee is de eerste ontsluiting een feit. Het feit blijft bestaan dat verkeer vanaf de Zeeheldenwijk richting de A6 voorlopig een aanzienlijke omrijroute heeft. Ze moeten over de Urkerweg en de Meep op de Domineesweg komen. Een tweede ontsluiting van de wijk aan de zuidzijde lijkt daarmee gewenst in de situatie waarbij de Randweg nog niet is aangelegd. Deze route heeft echter wel het probleem dat doorgaand verkeer vanaf de Urkerweg de Domineesweg kan bereiken en hiermee een ongewenste hoeveelheid (>6000mvt/etm) doorgaand verkeer over de Michiel de Ruyterallee komt te rijden.

Gezien de structuur van de voorkeursvariant lijkt het daarbij logisch de wijk aan te sluiten op de Karel Doormanweg, zonder de Karel Doormanweg te knippen richting de Domineesweg. Dit levert echter een probleem op bij de kruising Karel Doormanweg-Domineesweg. Op deze locatie ligt een voorrangskruising. Deze voorrangskruising kan geen grote hoeveelheden verkeer vanaf de Karel Doormanweg aan en daarom moet indien deze nieuwe verbinding wordt aangelegd een andere kruispuntvorm op deze kruising worden aangelegd. Dit kan een rotonde of een VRI betreffen, waarbij een tijdelijke VRI het meest voor de hand ligt. In beide gevallen moet een aanzienlijke investering gedaan worden in een tijdelijke situatie, die later weer verwijderd moet worden (in de definitieve situatie wordt de kruising vooralsnog opgeheven).

De meer logische optie hierbij is een tijdelijke aansluiting op het Ensgat, (het verkeer rijdt dan Urkerweg – Michiel de Ruyterallee – Ensgat – Domineesweg) waarmee een kortere ontsluiting van de Zeeheldenwijk naar de Domineesweg gerealiseerd wordt. Deze route is zeer aantrekkelijk voor verkeer vanaf de noordzijde van de Urkervaart en zal daarom veel verkeer trekken dat nu nog op de Meep rijdt. Later kan deze verbinding tussen de Zeeheldenwijk en Zwolsche hoek tegen geringe kosten eenvoudig verwijderd worden indien gewenst.

4.4.7. Oostelijke ontsluiting Zeeheldenwijk

De oostelijke ontsluiting van de Zeeheldenwijk is noodzakelijk zodra een ontsluiting van de Zeeheldenwijk op de Domineesweg niet langer gewenst is vanwege te hoge intensiteiten. Het meest logische moment om deze aansluiting te maken is op het moment dat het zuidelijke deel van de Randweg aangelegd wordt. Op dat moment wordt ook de Karel Doormanweg aangesloten op de nieuwe Randweg en ontstaat een goede mogelijkheid om het verkeer vanaf de Zeeheldenwijk een prettig alternatief te bieden voor de Domineesweg. Indien bij het realiseren van de ontsluiting van de Zeeheldenwijk op de Domineesweg gekozen is voor de route via de Karel Doormanweg is het op dit moment nog slechts noodzakelijk het laatste stukje Karel Doormanweg richting de Domineesweg af te sluiten.

4.5 Conclusie

De conclusie is dat enige fasering mogelijk is, maar dat het in relatie tot de geplande ruimtelijke plannen en de doelstelling van een verkeersveilige Domineesweg die goed doorstroomt niet logisch is. De Randweg tussen de Domineesweg en Urkerweg dient uiterlijk in 2023 gerealiseerd te zijn om de provinciale richtlijn van 12.000 mvt/etm. niet te overschrijden. Uiterlijk op dit moment moet ook de oostelijke ontsluiting van de Zeeheldenwijk gerealiseerd zijn. Gezien het uitgangspunt dat de Randweg op zijn vroegst in 2027 gerealiseerd kan zijn, is het niet realistisch om de provinciale richtlijn

van 12.000 mvt/etm. te blijven hanteren voor de Domineesweg. Dat betekent dat moet worden nagegaan of het nodig is om tijdelijke maatregelen te treffen op de Domineesweg in het kader van verkeersveiligheid.

Voor deze tijd kan de verkeersveiligheid verbeterd worden door de maximale snelheid al eerder naar 50km/uur te brengen op de Domineesweg en Urkerweg. Hoewel het opvolgedrag daarvan lager zal zijn en de geloofwaardigheid minder groot zijn doordat de Zeeheldenwijk nog niet is gebouwd en de omgeving dus niet de indruk van bebouwde kom geeft. De kans op ongevallen daalt echter wel sterk met het verlagen van de snelheid en de ernst van deze eventuele ongevallen gaat ook sterk omlaag. Belangrijk hierbij is dat de inrichting zo veel mogelijk bijdraagt aan het verlagen van deze snelheid. Dit kan met lokale versmallingen of visuele versmallingen naast de weg gebeuren.

Zodra de intensiteit op de Domineesweg en Urkerweg gezamenlijk stijgt tot boven de 24.000 mvt/etm. of op de Urkerweg stijgt boven de 12.000 mvt/etm. moet ook het noordelijke deel van de Randweg tussen de Urkerweg en Staartweg gerealiseerd worden en de snelheid op de Urkerweg verlaagd worden. Dit is naar verwachting het geval tussen 2025 en 2030. Gezien het uitgangspunt dat de Randweg op zijn vroegst in 2027 gerealiseerd kan zijn is het daardoor logischer om de Randweg in een keer aan te leggen van de Domineesweg tot de Staartweg.

Tabel 7 Overzichtstabel fasering

Maatregel	Wanneer noodzakelijk	Eerst mogelijke realisatie ¹⁰
Aanleggen Randweg Domineesweg-Urkerweg	2023, maar niet te realiseren voor 2027	2027
Aanleggen Randweg Urkerweg- Staartweg	Tussen 2025 en 2035	2027
Verlagen snelheid Domineesweg	2027 ¹¹	2022
Verlagen snelheid Urkerweg	2027 ¹¹	2022
“knip” Michiel de Ruyterallee	2027 ¹¹	Niet aanleggen
Oostelijke ontsluiting Zeeheldenwijk	2027 ¹¹	2022

¹⁰ Inschatting

¹¹ 2027 is gebaseerd op de volgende globale planning: 2021 planuitwerking (ontwerpen en conditionering), 2022 afronden concept ontwerp-PIP (ontwerp-projectbesluit indien Omgevingswet van toepassing is) en MER en in procedure brengen, 2023 beroepprocedure, 2024 onteigenen (gerechtelijke procedure), 2025 aanbesteden, 2026-2027 realisatie.

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies voorkeursvariant

De voorkeursvariant voor de eindsituatie 2040 bestaat uit een volledige Randweg tot de Staartweg met de volgende toevoegingen/optimalisaties:

- Knip in de Michiel de Ruyterallee aan de zuidzijde van de wijk (geen aansluiting op de Domineesweg);
- Gereduceerde snelheid op de Urkerweg tot Michiel de Ruyterallee;
- Gereduceerde snelheid op de Domineesweg tot Karel Doormanweg;
- Een nieuwe oostelijke ontsluiting van de Zeeheldenwijk via de Karel Doormanweg;
- Met een lage beweegbare brug.



Figuur 11 Voorkeursvariant met ontsluiting van de Zeeheldenwijk via de Karel Doormanweg

Met de maatregelen van de voorkeursvariant ontstaat een netwerk van wegen waarbij verkeer van en naar Urk op een evenwichtige en logische manier wordt verdeeld over radialen die aansluiten op de Randweg (zowel Staartweg, Urkerweg en Domineesweg komen in 2040 uit op ong. 12.000 mvt/etm). Verkeer ten zuiden van de Urkervaart (o.a. van en naar Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) en bedrijventerreinen) rijdt zoveel mogelijk via de Domineesweg. Verkeer uit de kern Urk wordt verdeeld over de Urkerweg en Staartweg om doorgaand verkeer door de woongebieden zoveel mogelijk te voorkomen.

Ontsluiting van de Zeeheldenwijk naar de Randweg (en niet rechtstreeks op de Domineesweg) is nodig omdat anders de intensiteit op de Domineesweg te hoog

wordt. De Randweg heeft voor verkeer uit de zuidoosthoek van de Noordoostpolder (Espel en Tollebeek) ook toegevoegde waarde omdat het een snellere en veiliger verbinding met de A6 biedt.

Met de realisatie van de Randweg neemt de verkeersintensiteit op de Domineesweg niet substantieel toe waardoor doorstroming en verkeersveiligheid gewaarborgd zijn en er geen aanvullende maatregelen in de vorm van een parallelvoorziening nodig zijn.

Omdat de reistijden vanuit Urk via de verschillende radialen naar de A6 voor een deel van het verkeer dicht bij elkaar liggen is het zeer waarschijnlijk nodig om extra te sturen door middel van de maximum snelheid op de genoemde wegen. Uit de modelberekeningen blijkt dit voldoende extra effect te hebben.

Ten aanzien van de omgevingseffecten is het belangrijk om te constateren dat de Randweg negatieve scores laat zien omdat er sprake is van nieuwe infrastructuur die een bestaand landschap (waaronder bebouwing en agrarische gronden) doorkruist. Uit de effectbeschouwing blijkt dat er een negatief effect is ten aanzien van het ruimtebeslag met name vanwege het negatieve effect op agrarische percelen vanwege het aanleggen van de Randweg daarover heen. Ook andere planologische effecten scoren negatief bij het aanleggen van een nieuwe Randweg waaronder archeologie en aardkunde, natuur, stikstof en deels geluid. In de volgende fase, planuitwerking, moet worden onderzocht of deze negatieve effecten moeten worden gecompenseerd of gemitigeerd. Het toepassen van een beweegbare brug zorgt voor minder negatieve effecten op de landschappelijke inpassing dan het plaatsen van een hoge vaste brug over de Urkervaart (vergelijkbaar met de brug bij de Hannie Schaftweg over de Urkervaart). Een beweegbare brug is wel aanzienlijk duurder dan een vaste brug¹².

Fasering van het noordelijke en zuidelijke deel van de Randweg is niet logisch. Het noordelijke deel is in dezelfde periode nodig als het zuidelijk deel. Bovendien zijn de kosten van het noordelijke deel relatief laag.

Omdat de Randweg op zijn vroegst pas in 2027 zal kunnen zijn gerealiseerd zal de verkeersintensiteit op de Domineesweg (tijdelijk) toenemen tot boven de 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat moet worden nagegaan of het nodig is om tot de realisatie van de Randweg tijdelijke maatregelen te treffen in het kader van de verkeersveiligheid.

5.2 Kosten

Op basis van een schetsontwerp is een deterministische indicatie opgesteld van de investeringskosten excl. BTW volgens de SSK-systematiek. De kosten van de voorkeursvariant komen uit op € 26,2 miljoen¹³. Daarin is een beweegbare brug over de Urkervaart opgenomen en geen eventuele opwaardering (bredere weg) van de Karel Doormanweg (in de planuitwerkingsfase moet onderzocht worden of dat nodig

¹² Verschil van voorkeursvariant met vaste brug en beweegbare brug is ong. € 2 mln. investeringskosten. Een vaste brug is ong. € 2 mln. goedkoper ten opzichte van de voorkeursvariant met een beweegbare brug over de Urkervaart.

¹³ Prijspeil 2020, excl. BTW. Geraamd conform de opslagpercentages van de provincie Flevoland. De kostenramingen zijn deterministisch van aard met een bandbreedte van -20% en +30%.

is of niet). Met name het ontbreken van de onderdoorgang onder de Karel Doormanweg door in de voorkeursvariant leidt tot lagere investeringskosten in relatie tot de eerder onderzochte varianten.

5.3 Aanbevelingen voor planuitwerkingsfase

Het resultaat van de verkenningsfase is een voorkeursvariant die op hoofdlijnen is uitgewerkt. Voor de planuitwerkingsfase zijn nog enkele vraagstukken die nader onderzocht moeten worden en hieronder genoemd per thema.

5.3.1. Verkeerskundig

Er zijn de volgende verkeerskundige vraagstukken te definiëren:

- Nader onderzoek dient plaats te vinden in relatie tot fasering hoe de Zeeheldenwijk vooruitlopend op de eindsituatie het best tijdelijk op de Domineesweg kan worden aangesloten;
- Nader onderzoek dient plaats te vinden naar het voorkomen van sluipverkeer over de Karel Doormanweg;
- Nader onderzoek dient plaats te vinden naar een verkeersveilige inrichting van de Karel Doormanweg tussen de Zeeheldenwijk en de Randweg. Hoewel de weg in 2040 nog niet aan haar maximale capaciteit zit;
- Vormgeving van kruising Urkervaart/Urkerweg: een vaste brug met lus naar het westen of een beweegbare brug;
- Nader onderzoek naar ontsluiting langzaam en landbouw verkeer. De route en de plek van landbouwverkeer dient nader onderzocht te worden. Een mogelijkheid is om de bestaande routes te handhaven. Hiervoor moet wel een sluis gemaakt worden voor landbouwverkeer bij de aansluiting van de Karel Doormanweg op de Domineesweg.
- Wenselijke locatie aansluiting Randweg op de Staartweg.

5.3.2. Planologisch

Er zijn de volgende planologische aanbevelingen te maken:

- Geluid; de Domineesweg is een van de wegen in de provincie Flevoland met de grootste geluidsoverlast. Ondanks dat de geluidsoverlast lichtelijk afneemt op de Domineesweg blijft het een aandachtspunt;
- Landschappelijke inpassing; de landschappelijke inpassing moet in de planuitwerkingsfase nauwkeurig worden afgestemd met de gemeente Noordoostpolder.

Bijlagen

Eerdere rapportage:

- Notitie Kansrijke Oplossingen inclusief:
 - o Factsheets
 - o Probleembeschrijving
 - o Beoordelingskader
 - o Participatieresultaten

Achtergrondrapporten:

- Natuur
- Geluid
- Lucht
- Stikstof
- Water
- Bodem
- Archeologie
- Externe veiligheid
- Landschappelijke inpassing/cultuurhistorie
- Ruimtegebruik
- Schetsontwerpen
- Verkeer
- Kostenramingen
- KES – verificatietabel

Colofon

Opdrachtgever Provincie Flevoland
Otto Telkamp (ambtelijk opdrachtgever), Dries van de Grift (projectleider)

Uitgave Movares Nederland B.V.

Kennislijn Omgeving en Processen
groep Mobiliteit en Ruimte: Mobiliteit en Ruimte

Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon 030 265 55 55

Ondertekenaar Remco Morsch
Projectleider

Projectnummer MN001280

Kenmerk A20-KBE-KA-2000218

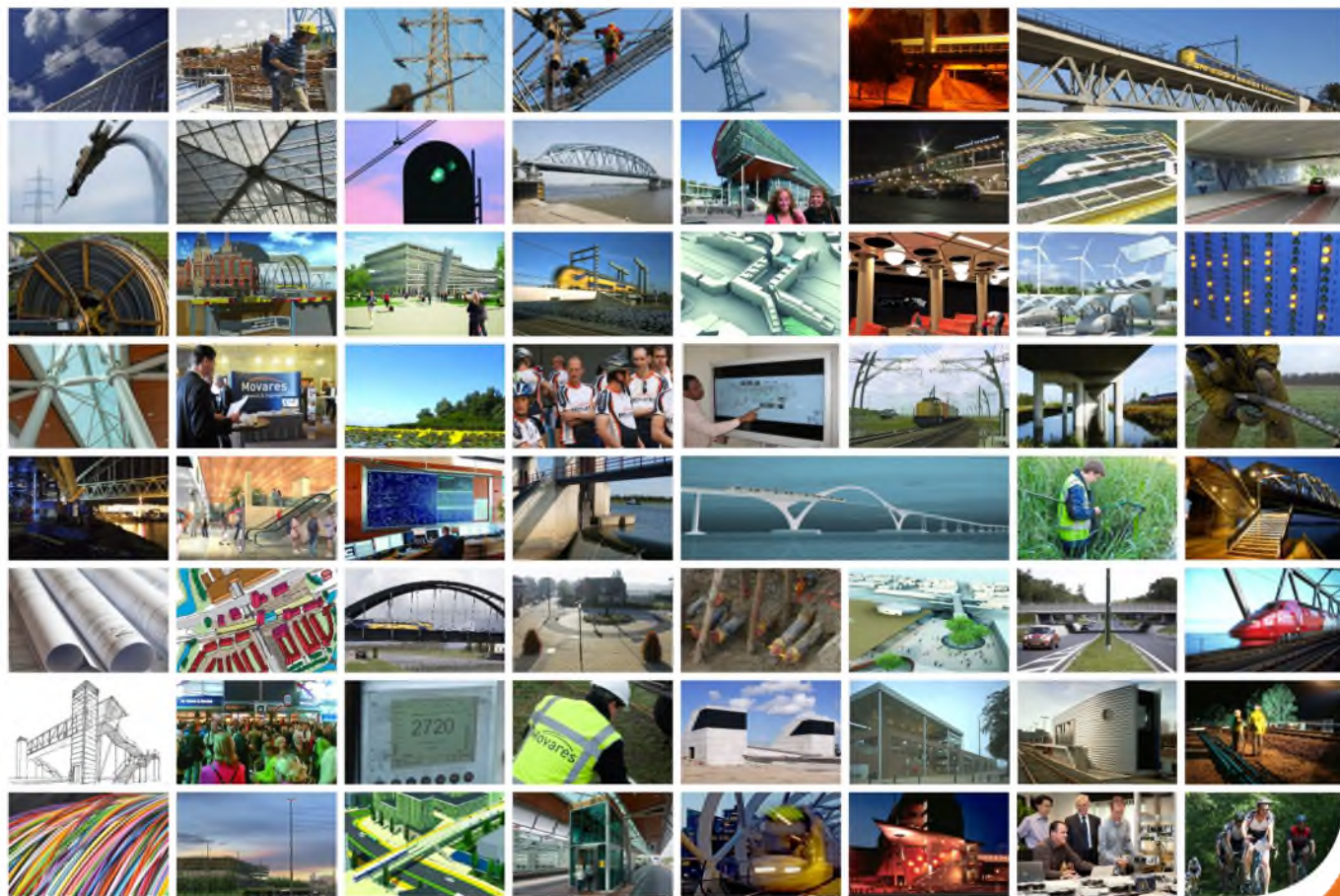
©

2020,

Movares

Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.



2 december 2020 - Versie 1.0

Autorisatieblad

Verkenningstudie Randweg Urk - addendum 0-variant

Beoordeling parallelwegen Domineesweg

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Berg K van den (Niels)	✓	2-12-2020
Gecontroleerd door	Linden, MC van der	✓	2-12-2020
Vrijgegeven door	Morsch, RJ	✓	2-12-2020

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Versie historie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Aanpak	3
1.3 Probleemstelling	3
1.4 Doelstelling	4
1.5 Leeswijzer	4
2 0-variant	5
2.1 Beschrijving	5
2.2 Beoordeling algemene effecten	5
2.2.1. <i>Doelbereik</i>	5
2.2.2. <i>Kosten</i>	5
2.3 Beoordeling verkeerseffecten	6
2.3.1. <i>Doorstroming</i>	6
2.3.2. <i>Verkeersveiligheid</i>	7
2.4 Beoordeling ontwerp en techniek	8
2.5 Beoordeling planologische effecten	8
2.5.1. <i>Geluid</i>	9
2.5.2. <i>Landschappelijke inpassing</i>	9
2.5.3. <i>Ruimtegebruik</i>	9
2.5.4. <i>Lucht</i>	9
2.5.5. <i>Overige thema's</i>	9
3 Conclusie	10
Colofon	11

Inleiding

1.1 Aanleiding

Op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn knelpunten geconstateerd op de Domineesweg. In 2018 is er daarom door de provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder een gezamenlijke pre-verkenning naar de toekomstige bereikbaarheid van Urk uitgevoerd. In deze pre-verkenning zijn door Sweco verschillende oplossingsrichtingen onderzocht, van kleine maatregelen op de Domineesweg tot grotere ingrepen zoals de aanleg van parallelwegen of een nieuwe Randweg. De uitkomst hiervan is geweest dat op 18 juli 2018 de portefeuillehouders van de betrokken overheden hebben aangegeven dat een Randweg de voorkeur verdient. Movares heeft deze opdracht verder uitgewerkt tot een voorkeursvariant voor de Randweg, zie de eindrapportage.

Ter bevestiging van het besluit om een Randweg nader te onderzoeken is er op basis van de informatie die uit het onderzoek van Movares is voortgekomen de wens ontstaan om informatie uit het rapport van Sweco te actualiseren, zowel de effectbepaling als de kosten. Voor deze actualisatie betreft de hoofdvraag: is er een 0-variant mogelijk voor de Domineesweg? Antwoord op deze hoofdvraag biedt actuele achtergrondinformatie voor een te nemen besluit over de realisatie van de Randweg. Deze exercitie focust alleen op de Domineesweg.

1.2 Aanpak

De insteek van deze actualisatie is om voort te bouwen op de uitkomsten van de pre-verkenning die in 2018 door Sweco is uitgevoerd. In oktober 2020 is er een workshop geweest met verkeerskundigen van de provincie Flevoland aangevuld met een verkeerskundig ontwerper, planoloog en bestuurskundige van Movares om te onderzoeken welke variant uit de pre-verkenning met bijbehorend schetsontwerp als beste als 0-variant voor deze studie kan worden meegenomen. De uitkomsten van deze workshop staan in dit addendum beschreven daarbij zijn onderdelen uit de eindrapportage van de pre-verkenning deels letterlijk overgenomen en aangevuld.

1.3 Probleemstelling

In de probleemanalyse van de verkenning is een uitgebreide uiteenzetting van de problemen op en rondom de Domineesweg geschetst. Hieronder zijn de belangrijkste knelpunten weergegeven:

- De Domineesweg is de belangrijkste entree van Urk vanaf de snelweg. De weg voldoet niet aan de geldende landelijke richtlijnen conform Duurzaam Veilig;
- In de komende 10 jaar stijgt de intensiteit op de Domineesweg boven de 12.00 motorvoertuigen per etmaal. De provincie heeft de grenswaarde van 12.000 motorvoertuigen per etmaal bepaald voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Bij het naderen van deze grenswaarde gaat de provincie, conform de mobiliteitsvisie, onderzoeken of een parallelvoorziening gewenst is;
- De verkeersveiligheid voor motorvoertuigen op de Domineesweg laat op diverse plekken te wensen over;
- Er is sprake van diverse geluidgevoelige objecten rondom de Domineesweg;
- De verkeersveiligheid van de fietser langs de Domineesweg laat op diverse plekken te wensen over.

1.4 Doelstelling

De doelstelling voor de provincie Flevoland is het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de Domineesweg zonder daarbij andere wegen te overbelasten en ook zonder ongeoorloofde overlast te veroorzaken voor de omgeving.

De te ontwikkelen voorkeursvariant moet voorzien in intensiteiten op de Domineesweg die onder de 12.000 motorvoertuigen per etmaal blijft, zonder daarbij andere wegen te overbelasten en ook zonder overlast te veroorzaken op de omgeving.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de 0-variant inclusief de geactualiseerde kosten en effecten. In hoofdstuk 3 is de conclusie van deze exercitie opgenomen.

2 0-variant

2.1 Beschrijving

Uit de rapportage van de pre-verkenning blijkt dat de variant met een volledige parallelvoorziening aan de zuidzijde van de Domineesweg het meeste bijdraagt aan de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Domineesweg. Deze variant wordt daarom als zogenaamde 0-variant beschouwd en de effecten en de kosten worden daarvan geactualiseerd. De variant met een doorgaande (zuidzijde) en gedeeltelijke (noordzijde) parallelweg ontsluit de erven ten opzichte van de variant met een volledige parallelvoorziening beter, maar heeft een groter nadelig effect op de inpassing aangezien er onder andere een extra rotonde gerealiseerd moet worden.



Figuur 1 Afbeelding schetsontwerp zuidelijke parallelweg Domineesweg met rotonde bij aansluiting Karel Doormanweg-Domineesweg. Landbouwverkeer wordt gedwongen via de parallelweg van de Domineesweg te rijden in plaats van de hoofdrijbaan.

2.2 Beoordeling algemene effecten

De algemene effecten gaan in op het doelbereik en de kosten.

2.2.1. Doelbereik

De doelstelling van de verkenning is om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Domineesweg te verbeteren zonder daarbij andere wegen te overbelasten en zonder ongeoorloofde overlast te veroorzaken voor de omgeving. Het aanleggen van een parallelweg aan de zuidzijde van de Domineesweg draagt bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door het scheiden van landbouwverkeer van het overig verkeer en door de erven aan de zuidzijde te ontsluiten via de parallelweg. Tegelijkertijd levert het nieuwe verkeersveiligheidsknelpunten op door het mengen van landbouwverkeer met langzaam verkeer op de parallelweg en moet het autoverkeer van en naar de erven aan de noordzijde vanaf de zuidelijke parallelweg de Domineesweg haaks oversteken. De doorstroming verbetert onvoldoende door het aanleggen van een parallelweg vanwege de geringe hoeveelheid landbouwverkeer op de weg, hoog blijvende intensiteiten en afslaand verkeer naar percelen aan de noordzijde van de weg. In paragraaf 2.3 wordt hier nader op ingegaan.

2.2.2. Kosten

Op basis van het schetsontwerp en de SSK-raming die in de pre-verkenning zijn opgesteld zijn de kosten geactualiseerd conform de SSK-systematiek. De investeringskosten voor de parallelweg van de Domineesweg zijn € 5,4 miljoen.¹

¹ Prijspeil 2020, excl. BTW. Geraamd conform de opslagpercentages van de provincie Flevoland. De kostenraming is deterministisch van aard met een bandbreedte van -20% en +30%. De raming van de pre-verkenning kwam destijds uit op € 6,7 miljoen excl. BTW. Het verschil komt door lagere kosten die zijn aangehouden voor de wegconstructie en

2.3 Beoordeling verkeerseffecten

2.3.1. Doorstroming

De verkeerseffecten worden weergegeven op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid.

In de eindrapportage van de pre-verkenning is opgenomen over doorstroming:

De grootste winst ten opzichte van de huidige situatie is dat doorgaand landbouwverkeer niet meer op de Domineesweg rijdt en dat er geen sprake is van afslaand verkeer naar de percelen aan de zuidzijde en landbouwverkeer aan de noordzijde. Bovendien bevindt zich tussen de ovatonde [aansluiting Zuidermeerweg] en de westelijke aansluiting A6 slechts één rotonde.²

Uit de geactualiseerde effectbepaling blijkt dat de intensiteiten in het nieuwe toekomstjaar nog iets hoger zijn dan waar vanuit gegaan werd tijdens de pre-verkenning (zie tabel 1). De grootste winst van het aanleggen van parallelwegen ten opzichte van de huidige situatie blijft dat het doorgaand landbouwverkeer niet meer op de Domineesweg rijdt. Dit zorgt voor een betere doorstroming. De huidige hoeveelheid landbouwverkeer is echter beperkt en het te verwachten positieve effect op de doorstroming is daarmee ook beperkt.

Tabel 1 Intensiteiten in 2016 en 2040

	2016	2040 – referentie
	mvt/etm	
Domineesweg tussen Michiel de Ruyterallee en Karel doormanweg	10.800	23.500
Michiel de Ruyterallee	-	14.500
Karel Doormanweg	1.200	500

Ten aanzien van mogelijke optimalisaties is onderzocht of een andere aansluiting van de Zeeheldenwijk een lagere intensiteit op de Domineesweg teweeg brengt. Uit die analyse waarbij de Zeeheldenwijk niet via de Michiel de Ruyterallee, maar via de Karel Doormanweg op de Domineesweg wordt ontsloten blijkt dat die oplossing een zeer beperkte meerwaarde biedt voor het verminderen van de intensiteit op de Domineesweg. Uit figuur 2 blijkt dat de intensiteit op de Domineesweg tussen de Michiel de Ruyterallee en de Karel Doormanweg boven de 20.000 motorvoertuigen per etmaal blijven. Dit bevestigt dat een andere oplossing dan het toevoegen van parallelwegen aan de Domineesweg wenselijk is.

Ten overvloede wordt vermeld dat het alleen aanpakken en verbeteren van de Domineesweg geen oplossing biedt voor de verkeersproblematiek binnen Urk en de wens voor een evenwichtiger ontsluiting van en naar de A6.

grondaankoop. Daarnaast was de raming destijds niet opgesteld conform de opslagpercentages van de provincie Flevoland, nu is dat wel het geval.

² Eindrapportage pre-verkenning, Onderzoek naar robuuste verkeersontsluiting van Urk, Sweco, 2018



Figuur 2 Intensiteiten bij aansluiting van de Zeelandsewijk op de Domineesweg via de Karel Doormanweg zonder directe aansluiting van de Michiel de Ruyterallee op de Domineesweg

2.3.2. Verkeersveiligheid

In de eindrapportage van de pre-verkenning is opgenomen:

Ten opzichte van de huidige situatie is er geen sprake van landbouwverkeer dat wordt ingehaald. Hierdoor wordt het aantal inhaalacties teruggebracht (eventueel in combinatie met inhaalverbod) en de kans op de frontale ongevallen verkleind. Fietsverkeer met herkomst en/of bestemming aan de zuidzijde van de Domineesweg hoeft de Domineesweg niet meer over te steken. Verkeer van en naar de parallelweg wordt veilig afgewikkeld via de rotondes. De risico's van afslaand autoverkeer van en naar de percelen aan de noordzijde blijft bestaan en landbouwverkeer van en naar de erven aan de noordzijde moet de Domineesweg oversteken. Aandachtspunt is de menging van gemotoriseerd verkeer (met name landbouwverkeer) met langzaam verkeer op de parallelweg.³

Uit de geactualiseerde effectbepaling blijkt dat de voorspelde intensiteit op de Domineesweg uit de verkenning vergelijkbaar is met de voorspelde intensiteit uit de pre-verkenning en dat daarom de hierboven genoemde verkeersveiligheidsissues overeind blijven. Bovenstaande conclusie uit de eindrapportage van de pre-verkenning blijft daarmee ongewijzigd.

³ Eindrapportage pre-verkenning, Onderzoek naar robuuste verkeersontsluiting van Urk, Sweco, 2018

2.4 Beoordeling ontwerp en techniek

De beoordeling van ontwerp en techniek bestaat uit de mate van faseerbaarheid/uitvoerbaarheid, technische complexiteit en toekomstvastheid. Op basis van expert judgement ontstaan op het gebied van ontwerp en techniek nagenoeg geen grote uitdagingen bij het aanleggen van een parallelweg langs de Domineesweg. De inpasbaarheid van een parallelweg bij het perceel in de bocht in de Domineesweg vanaf de A6 (zie C in figuur 1) is wel een uitdaging. Ten behoeve van behoud van dat perceel zou nader onderzocht moeten worden of de parallelweg en de Domineesweg lichtelijk verschoven zouden moeten worden richting het noorden. De realisatie van de parallelweg kan grotendeels vrij van hinder voor de Domineesweg zelf gerealiseerd worden omdat deze buiten het ruimtebeslag van de Domineesweg ligt. Wel levert het realiseren van de rotonde met de Karel Doormanweg en de aansluiting op de Domineesweg tijdens de realisatie hinder op voor het verkeer. Daarnaast ervaren de bewoners van de Domineesweg tijdens de realisatie van de parallelweg hinder vanwege het feit dat de parallelweg deels op hun percelen wordt gerealiseerd. De uitvoering is technisch niet complex omdat er geen grote kunstwerken gerealiseerd hoeven te worden en ook de kruispuntvormen zijn niet complex. De toekomstvastheid ervan is positief. Het staat namelijk geen toekomstige ontwikkelingen in de weg omdat de ingreep zich bevindt rondom een bestaande weg. Het aanleggen van een parallelweg zorgt er wel voor dat een mogelijke verbreding van de Domineesweg moeilijk in te passen wordt en is daarmee niet robuust.

2.5 Beoordeling planologische effecten

In de eindrapportage van de pre-verkenning is opgenomen:

Leefbaarheid (=geluid)

In de autonome situatie zal de verkeersintensiteit op de Domineesweg toenemen. Langs de Domineesweg zijn verschillende geluidgevoelige bestemmingen gelegen. Aanpassingen aan de Domineesweg (=reconstructie) vereisen dat in een later stadium de geluidbelasting als gevolg van de toekomstige verkeersintensiteiten berekend moet worden; dit kan mogelijk leiden tot aanvullende maatregelen om de geluidhinder terug te dringen.

Ruimtelijke inpasbaarheid / landschappelijk kader

De oplossing kan vanuit landschappelijke structuren en cultuurhistorie verbeterd worden.

- *Maak nieuwe kruisingen en wegstructuren zoveel mogelijk in lijn met de bestaande hoofdstructuur.*
- *Rotonde B (zie figuur 1) ligt naast de bestaande wegstructuur. Onderzoek of het mogelijk is om deze rotonde in de lijn van de Domineesweg te situeren.*
- *Maak de parallelweg indien mogelijk in een halfverharding. Dan blijft deze duidelijk ondergeschikt aan de Domineesweg. Ontwerp het fietspad hierin mee.*

Een mitigerende maatregel is het (opnieuw) aanbrengen van een dubbele bomenrij (populieren). Plaats deze tussen rijbaan en parallelweg; aandachtspunt is de obstakelvrije afstand van de hoofdrijbaan (minimaal 4,5m en gewenst 6m) en van de parallelweg (minimaal 1,5m en gewenst 2,5m). De bomenrij mag – landschappelijk

gezien – niet mee gaan met de uitgebogen wegstructuur bij rotonde B (zie figuur 1). Rond B kan beplanting de parallelweg volgen.⁴

In onderstaande paragrafen is een effectbepaling opgenomen voor de planologische effecten. Deze effectbepaling is gebaseerd op de effectbepaling voor de Randweg (zie daarvoor de achtergrondrapporten), maar dan op basis van expert judgement toegepast op een parallelweg langs de Domineesweg.

2.5.1. Geluid

Uit de geactualiseerde effectbepaling blijkt dat met betrekking tot geluid in de autonome situatie sprake is van aanzienlijke geluidstoename op de Domineesweg ten opzichte van de referentiesituatie. Aangezien de intensiteit op de Domineesweg bij het aanleggen van een parallelweg niet of nauwelijks verandert, verandert ook de geluidcontour van de Domineesweg niet en blijft daarmee de geluidbelasting op de woningen aan de Domineesweg gelijk aan de referentiesituatie.

2.5.2. Landschappelijke inpassing

Wat landschappelijke inpassing betreft leidt het toevoegen van een zuidelijke parallelweg met een rotonde bij de Karel Doormanweg (zie rotonde B, figuur 1) tot een negatief effect op de landschappelijke inpassing. Er vindt namelijk een beperkte aantasting plaats op de lijnvormige landschapselementen die het gebied kenmerken. Ook de vlakken (percelen) in het gebied ondervinden een lichte aantasting.

2.5.3. Ruimtegebruik

Het toevoegen van parallelwegen heeft een negatief effect op ruimtegebruik omdat de parallelweg en de rotonde bij de Karel Doormanweg (zie rotonde B, figuur 1) op gronden wordt gerealiseerd die nu een woonfunctie en agrarische functie hebben, waardoor er ruimtebeslag plaatsvindt. De huidige gebruikswaarde van het perceel is niet in het geding.

2.5.4. Lucht

Omdat het realiseren van een parallelweg niet leidt tot toe- of afname van de intensiteiten op de Domineesweg ten opzichte van de autonome situatie zijn er ook geen significante toe- of afname van concentraties luchtverontreinigende stoffen te verwachten.

2.5.5. Overige thema's

Voor de thema's zoals externe veiligheid, en stikstof gelden nagenoeg dezelfde effecten als voor de voorkeursvariant. Zie voor de beoordeling daarvan het eindrapport van de verkenning.

Aangezien de 0-variant een reconstructie is van de Domineesweg, is het niet noodzakelijk om de thema's archeologie en aardkunde, bodem, natuur en water te onderzoeken in deze fase. Indien de 0-variant verder wordt uitgewerkt in een juridisch-planologische procedure in de planuitwerkingsfase is het van belang om deze thema's nader te onderzoeken.

⁴ Eindrapportage pre-verkenning, Onderzoek naar robuuste verkeersontsluiting van Urk, Sweco, 2018

3 Conclusie

Het aanleggen van een parallelweg langs de Domineesweg draagt bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming ervan, maar lost deze problemen slechts gedeeltelijk op.

De investeringskosten voor het aanleggen van een parallelweg zijn € 5,4 miljoen.⁵ De verkeersveiligheid verbetert namelijk maar beperkt. Op de hoofdrijbaan is geen hinder meer van het landbouwverkeer en de erven aan de zuidzijde van de Domineesweg zijn veilig ontsloten via de parallelweg, maar de risico's van afslaand autoverkeer van en naar de percelen aan de noordzijde blijft bestaan en landbouwverkeer van en naar de erven aan de noordzijde moet de Domineesweg oversteken. Bovendien is de menging van gemotoriseerd verkeer (met name landbouwverkeer) met langzaam verkeer op de parallelweg een aandachtspunt. Wat betreft doorstroming blijft de grootste winst van het aanleggen van parallelwegen ten opzichte van de huidige situatie dat het doorgaand landbouwverkeer niet meer op de hoofdrijbaan van de Domineesweg rijdt. Dit zorgt voor een beperkt betere doorstroming. De huidige hoeveelheid landbouwverkeer is echter laag en het te verwachten effect op de doorstroming is daarmee ook laag. Een andere ontsluiting van de Zeeheldenwijk op de Domineesweg verbetert de doorstroming niet.

Het aanleggen van een parallelweg langs de Domineesweg vormt geen technische uitdaging. De geluidbelasting op de woningen langs de Domineesweg blijft, net als in de autonome situatie, hoog bij het aanleggen van een parallelweg. Het effect op landschappelijke inpassing is negatief bij het aanleggen van een parallelweg vanwege aantasting van de lijnvormige landschapselementen en de vlakken (percelen) in het gebied. Daarnaast is ook het effect op ruimtegebruik negatief omdat er ruimtebeslag plaatsvindt op gronden die nu een woonfunctie en agrarische functie hebben. Voor het thema lucht geldt dat er voor het aanleggen van de 0-variant geen sprake zal zijn van een toe- of afname van concentraties luchtverontreinigende stoffen.

De conclusie uit de pre-verkenning dat de aanleg van een parallelweg de verkeersveiligheid beperkt verbetert, maar nauwelijks effect heeft op de doorstroming blijft staan.

Ten overvloede wordt vermeld dat het alleen aanpakken en verbeteren van de Domineesweg geen oplossing biedt voor de verkeersproblematiek binnen Urk en de wens voor een evenwichtiger ontsluiting van en naar de A6.

⁵ Prijspeil 2020, excl. BTW. Geraamd conform de opslagpercentages van de provincie Flevoland. De kostenraming is deterministisch van aard met een bandbreedte van -20% en +30%.

Colofon

Opdrachtgever Provincie Flevoland
Otto Telkamp (ambtelijk opdrachtgever), Dries van de Grift (projectleider)

Uitgave Movares Nederland B.V.

Kennislijn Omgeving en Processen
groep Mobiliteit en Ruimte: Mobiliteit en Ruimte

Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon 030 265 55 55

Ondertekenaar Remco Morsch

Projectnummer MN001280

Kenmerk A20-KBE-KA-2000255

© 2020, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.