Provincie Gelderland
Gemeente Duiven
Fietsoversteek Parallelweg - Zuidsingel Duiven

Beoordeling bestaand, doorkijk ontwerp

Datum 16 oktober 2020
Kenmerk 007805.20200928.N1.04
Eerste versie

1 Inleiding

Langs de spoorlijn van Arnhem naar Zevenaar loopt de snelle fietsroute F12 (De Liemers). Aan de oostkant van Duiven kruist de snelle fietsroute, die samenloopt met de Parallelweg, de gebiedsontsluitingsweg Zuidsingel.

In eerdere plannen was voor dit kruispunt een ongelijkvloerse oplossing getekend waarbij de fietsers met een tunnel onder de Zuidsingel zouden worden doorgeleid. Deze tunnel bleek binnen het beschikbare budget en de beschikbare ruimte niet realiseerbaar.

Uit oogpunt van de fietskwaliteit op de snelfietsroute is het wenselijk fietsers in de voorrang af te wikkelen. Door de combinatie van een ligging parallel aan het spoor met een gelijkvloerse fietsoversteek over een gebiedsontsluitingsweg is de vraag of dit veilig genoeg is. Daarom wordt nu een vormgeving voorgesteld met fietsers uit de voorrang. Deze voorgestelde oplossing is in samenwerking tussen de gemeente Duiven en de provincie Gelderland ontstaan.

Als onderdeel van de afweging hebben gemeente Duiven en provincie Gelderland een expertsessie via de Tour de Force-fiets georganiseerd. In deze sessie hebben de experts van Sweco en Goudappel Coffeng meegedacht met de afweging en de ontwerpen.

In de sessie zijn de opties voor de oversteek doorgenomen. Gezamenlijke conclusies is dat binnen de mogelijkheden een herinrichting van de bestaande oplossing met een gelijkvloerse oversteek met fietsers uit de voorrang de meest geschikte oplossing vormt.

Als aanvulling hierop zijn in deze notitie twee onderdelen nader belicht.

1. Beoordeling bestaande situatie
2. Aanbevelingen voorliggend ontwerp.

2 Bestaande situatie

De bestaande situatie is beoordeeld met een schouw op maandag 28 september 2020 van 8.15 tot 9.00 uur. Het was bewolkt, regenachtig herfstweer.
De volgende onderdelen van de bestaande situatie zijn onvoldoende voor een veilige, comfortabele oversteek (met bij punt 3 een doorkijkje naar de toekomst):

1. Er is geen volwaardige middengeleider aanwezig. Deze middengeleider heeft de volgende functies:
    a. Mogelijkheid om in twee keer over te steken (minder complexiteit)
    b. Verkorten van de oversteeklengte
    c. Beperken te kruisen verkeersstroom
    d. Matigen autosnelheid
    e. Attentieverhoging automobilisten en fietsers
2. Er is geen snelheidsremming/ matiging van de snelheid
    a. Ongevallen tussen automobilisten en fietsers kunnen ernstige afloop hebben door massaverschil en hoge snelheid
    b. Een veilige snelheid bij conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers is 30 km/h (gemotoriseerd verkeer)
3. De wachttijd bij de oversteek neemt bij een hogere intensiteit op de Zuidsingel na opening van de A15 toe. De oversteekbaarheid gaat van ‘goed’ naar ‘matig’.

Kortom: De bestaande situatie biedt al met al geen veilige oversteek. Dit geldt al voor de situatie met een ‘gewone’ hoofdfietsroute en de bestaande intensiteiten op de Zuidsingel. Het belang van de oversteek wordt versterkt door de omvorming tot snelle fietsroute; de oversteekbaarheid wordt minder goed door toename van de autointensiteit.

3 Voorliggend ontwerp

Het voorliggende ontwerp is opgesteld door RHDHV op basis van de combinatie van een gebiedsontsluitingsweg met een fietsoversteek uit de voorrang. Daarbij kan nog een aantal aandachtspunten worden aangewezen:

- De middenbermbreedte van 3,00 meter is voldoende, maar het zeer wenselijk voor een oversteek van een snelle fietsroute een grotere breedte toe te passen van minimaal 3,50:
    - De oversteek kan echt in tweeën worden gemaakt (ook voor het gevoel). De fietser hoeft bij de oversteek van de eerste rijbaan nog niet te anticiperen op de tweede rijbaan. Bij rustige periodes geeft het wel mogelijkheden in één keer over te steken, wat bij een veel bredere middengeleider lastiger wordt (dus in rustigere perioden een snellere doorgang).

- De fietsoversteek wordt zo comfortabeler en worden 'tweede-rijbaanongevallen' tegengegaan.
- Voor groepen fietsers is het dan mogelijk om met twee fietsers achter elkaar te staan.
- Een middenberm van ≥3,50 meter betekent een grotere uitbuiging met meer attentiewaarde en een iets lagere snelheid (gedragsaanpassing)
- Een veel grotere berm dan 3,50 meter is niet wenselijk op deze locatie om personenautobestuurder uit de zijrichting niet het idee te geven dat de middenberm voldoende breedte biedt voor hen.

■ De (grotere) uitbuiging kan voor autoverkeer kan voor personenautoverkeer krappe worden gemaakt dan voor vrachtverkeer

■ De fietsoversteek wordt uitgevoerd als een voorrangsplateau. Dit is een goede manier om de snelheid te beperken.
- De voorkeursoplossing uit oogpunt van verkeersveiligheid is een drempel voor de oversteek om de indruk van een fietsoversteek in de voorrang of een gelijkwaardig kruispunt te voorkomen.
- Om dit mogelijk te maken moet ook de middengeleider worden verlengd.

Aangezien op het kruispunt van de snelle fietsroute met de Eltensestraat al is gekozen voor toepassing van een plateau is aan te bevelen uit oogpunt van eenduidigheid hier ook voor een plateau te kiezen.

■ Een goede verlichting is nodig om ook bij donkere omstandigheden veilig van de kruising gebruik te kunnen maken.
- De bestaande verlichting is matig en zal verbeterd moeten worden door óf lichtmasten bij te plaatsen óf bestaande lichtmasten te herschikken (afhankelijk van de reikwijdte van de bestaande lichtmasten).
- Naast direct aanlichten van de locatie zorgt goede verlichting er ook voor dat van enige afstand de kruising goed waar te nemen is en er eventueel geanticipeerd kan worden.

■ De vormgeving is in relatie tot de herkenbaarheid en het juiste gebruik erg belangrijk. Ook speelt uniformiteit een rol wanneer er meerdere kruisingen op dezelfde route voorkomen. Als referentie is de kruising SFR De Liemers met de Eltensestraat (gelijkwaardige situatie). Bij de Eltensestraat is het voor het gemotoriseerd verkeer niet echt duidelijk of men er nu wel of niet mag afslaan. Met de vormgeving wordt de indruk gewekt dat het een fietspad is en er dus niet in gereden mag worden. Dit moet bij de Zuidsingel worden voorkomen door:
- De aansluitingen van de snelle fietsroute uit te voeren als fietsstraat of als een aansluiting zonder asmarkering (en gelijk aan de situatie bij de Eltensestraat overrijdbare delen toe te passen in een afwijkende kleur). De keuze kan in overleg met de ontwerpers/stedenbouwer van de gemeente/provincie worden gemaakt.

■ Over de verhardingskeuze is tijdens de expertsessie nadrukkelijk gesproken. Bij de referentiesituatie Eltensestraat is er gekozen voor een elementenverharding voor het gemotoriseerd verkeer Eltensetraat. Normaliter is een gesloten (asfalt)verharding gebruikelijk bij een gebiedsontsluitingsweg (zoals de Eltensetraat en Zuidsingel gecategoriseerd zijn). Vanwege de uniformiteit wordt er voor gekozen om de

verhardingssoorten zoals bij de Eltensestraat ook bij de Zuidsingel toe te passen, en zo gemotiveerd af te wijken van de richtlijn. Hierbij wel de opmerking dat de elementenverharding voor de hoofdrijbaan qua kleurstelling vergelijkbaar moet zijn met een donkere asfaltkleur. Een alternatief kan een asfaltverharding zijn met een zogenaamde 'streetprint' (asfaltweg met motief van klinkers)



- Een belangrijk aandachtspunt is het zicht. Het betreft zowel zicht op elkaar als kruisende verkeer maar ook wanneer er sprake is van zicht belemmerende elementen rond de kruising. Voorbeelden zijn: meubilair zoals lichtmasten, verkeersborden en bewegwijzering. Bij het (ver)plaatsen van meubilair (zoals bijvoorbeeld verlichting zoals eerder genoemd) mag dit niet tot zicht belemmering leiden.