2022

Voorstellen aanpassingen N839 Bemmel-Haalderen



Etko Cretier

Wijkplatform Bemmel-Oost

9-11-2022

Versie 1.1 30-01-2023

Versie 1.1 - januari 2023

Deze notitie is opgesteld tbv van overleg op 9 november 2022 met Provincie Gelderland en de gemeente Lingewaard.

Bijgewerkt 30 januari 2023 mbt de verlegde oversteekplaats voor fietsers (voorzien van verkeerslichten) blz. 14 en 15.

Contactinformatie:
Wijkplatform Bemmel Oost
Etko Cretier – 06 2258 3470
info@wijkplatformbemmeloost.nl

Platform Haalderen Leeft!
Rolan van Ierland – 2522 7787
rolanvanierland@gmail.com

Beoogde aanpassingen N839 Lingewaard: rotonde Laco (Bemmel) – kruising Lage Zandsestraat (Haalderen)

Inleiding

Provincie Gelderland, gemeente Lingewaard, Platform Haalderen Leeft en wijkplatform Bemmel Oost zijn met elkaar in gesprek over de problematiek die speelt op een stukje van de N839 vanaf de rotonde bij het Overbetuwe College/ zwembad Laco tot en met de aansluiting van de Lage Zandsestraat in Haalderen.
Grote knelpunten zijn de drukte op deze weg en de opstoppingen die met name in de ochtendspits ontstaan vanuit Haalderen richting deze rotonde en de ten tweede veiligheid van fietsers (waaronder veel scholieren) op deze rotonde. De beoogde aansluiting van een nieuw wijkje aan de noordkant van Haalderen komt hier nog bovenop.
Een aantal jaren geleden zijn gemeente, provincie en vertegenwoordigers van lokale platforms hierover ook reeds met elkaar in gesprek geweest. Na het afwegen van allerlei alternatieven, zoals een turborotonde, fietstunnel en fietsbrug, was de uitkomst dat het vervangen van de rotonde door een grote kruising met verkeerslichten de enige haalbare manier was om de problemen zoveel mogelijk op te lossen.

Inmiddels zijn we meer dan 4 jaar verder en de drukte op de wegen is na de grote corona-dip inmiddels groter dan ooit. Bouwplannen in Haalderen, Gendt en Doornenburg zullen de problematiek de komende jaren alleen nog maar verder laten toenemen. De bouwplannen in Haalderen (Hof van Klein Baal) zijn zelfs afhankelijk van de aanpassing van het eerder genoemde traject omdat de aansluiting van de Lage Zandsestraat op de Van der Mondeweg (N839) gewijzigd moet worden. Gemeente en provincie hebben daarvoor een plan uitgewerkt voor dit deel van de N839 en dat grotendeels overeenkomt met het plan dat we gezamenlijk hadden opgesteld in 2018.

Echter, er zijn veel meer verandering en plannen voor deze omgeving, waardoor het naar ons idee de vraag is of het plan uit 2018 zeker wat betreft de rotonde nog wel de beste en verstandigste oplossing is. De ombouw van de rotonde naar een grote kruising met stoplichten zou in dit licht nog eens goed moeten worden afgewogen. Uitvoering hiervan staat nu bij de gemeente in de planning voor 2025/2026 waardoor er nog voldoende tijd resteert om te kijken of een alternatieve oplossing misschien wenselijker en verstandiger is.

In deze nota proberen we juist de samenhang tussen tal van lokale ontwikkelingen, problemen en mogelijke oplossingen te belichten. Deze nota begint met een beschrijving van het concrete probleem op het stukje N839 bij Haalderen, vanaf de rotonde bij de Laco tot en met de aansluiting van de Lage Zandsestraat in Haalderen. Vervolgens wordt het huidige voorstel van provincie en gemeente

beschreven waarin met name de ombouw van de rotonde tot een kruising met verkeerslichten onderwerp van discussie is.

In het volgende hoofdstuk gaan we in op een ambitieus en uitgebreid plan van het wijkplatform Bemmel oost en platform Haalderen Leeft! voor een gecombineerde aanpak van 3 grote problemen die in dit gebied spelen. Dit plan is positief ontvangen in de lokale politiek en is ook opgenomen in het coalitieakkoord van Lingewaard en verder uit te werken en op haalbaarheid te onderzoeken.

Wanneer dit plan daadwerkelijk wordt uitgevoerd zal dit leiden tot een sterk gewijzigd verkeersaanbod op de Van der Mondeweg in Haalderen en daarmee op de noodzaak om de rotonde zo grootschalig te veranderen.

Ons voorstel is om de rotonde tot nader orde min of meer ongewijzigd te laten en zo voorlopig meerdere miljoenen uit te sparen. Tegelijk doen we minder ingrijpende voorstellen die de benoemde problemen zo effectief mogelijk aanpakken. En omdat deze minder omvangrijk en veel goedkoper zijn, kunnen de aanpassingen mogelijk ook al veel eerder worden gedaan dan de oorspronkelijke planning van 2025/2026.

Maar omdat er in deze omgeving de komende jaren nog veel meer ontwikkelingen spelen, hebben we ook voorstellen voor aanpassingen voor deze omgeving voor de middellange en de lange termijn. Deze worden aan het einde van deze notitie uiteen gezet.



Problematiek rondom de rotonde bij de Laco

De rotonde in de Van der Mondeweg bij de Laco / OBC en afslag Essenpas is al langere tijd onderwerp van discussie bij gemeente, provincie, wijkplatforms, directie OBC en bewoners.

Wat zijn hierbij de belangrijkste knelpunten:

- CAPACITEIT IN MET NAME DE OCHTENDSPITS
  De capaciteit van de rotonde en de daaruit voortkomende vertraging voor autoverkeer in de spits. Met name in de ochtendspits ontstaan er vaker files vanaf Haalderen richting Bemmel. In de middagspits kunnen er ook wel opstoppingen ontstaan, maar deze zijn meestal korter en worden dan vaak getriggerd door de bus die bij de bushalte direct voor de rotonde aan de Bemmelse kant een stop maakt.

- VEILIGHEID VOOR OVERSTEKENDE FIETSERS
  De veiligheid van de rotonde voor met name fietsers. De rotonde is niet alleen druk door de vele auto's maar ook door grote aantallen fietsers die bij de rotonde oversteken. Scholieren vormen een belangrijk deel van het overstekende verkeer. 's Ochtends komen deze vanaf de oostkant en steken deze over naar de westkant. Vanaf lunchtijd gaat de stroom scholieren weer de andere kant op. Naast veel scholieren bestaat de stroom fietsers uiteraard ook uit forensen, toeristen en lokale bewoners die bv naar Bemmel gaan voor boodschappen. De rotonde heeft aan de kant van Haalderen en bij de afslag naar de Essenpas een tweerichting fietspad. Met name op de oversteekplaats aan de kant van Haalderen hebben zich vaker aanrijdingen tussen voertuigen en fietsers voorgedaan.

De beide problemen lijken niet los van elkaar te staan. De capaciteitsproblemen in de spitst worden voor een belangrijk deel veroorzaakt door auto's die komende vanaf Haalderen de stroom fietsers voor moeten laten gaan. De fietsers komen deels individueel maar ook in grote groepen bij de oversteekplaats en hebben altijd voorrang. En fietsers kunnen hier uit beide richtingen komen. Op de rotonde hebben de auto's die vanaf de Essenpas de rotonde oprijden weer voorrang op de auto's vanaf Haalderen. Auto's vanuit Haalderen wachten daarom soms lange tijd voordat zij het aandurven de rotonde op te rijden. Niet alle automobilisten zijn in staat om in deze hectische situatie snel en goed in te schatten. In de praktijk staan auto's daardoor vaak duidelijk langer te wachten dan strikt noodzakelijk. En andersom blijken anderen juist bereid om grotere risico's te nemen dan hier verantwoord is en letten dan bv niet op de enkele fietser die juist van de andere kant komt.
Buiten de spits valt ook op dat een kleiner deel van de automobilisten de rotonde met hoge snelheid nadert en daarna met relatief hoge snelheid de fietsersoversteekplaats passeert en de rotonde oversteekt. In het wegdek zijn bij de oversteekplaats wel drempels aangebracht, maar deze stammen nog uit de tijd dat de Van der

Mondeweg een 70km weg was en zijn uitermate vlak. Auto's maar zeker ook vrachtverkeer merken de drempels niet of nauwelijks op en worden dus niet gedwongen extra af te remmen.
Als het in najaar en winter ook nog eens vroeger donker en later licht wordt, leidt dit tot een verhoogde kans dat een fietser niet wordt opgemerkt. In de directe omgeving wordt de situatie nog wat verder gecompliceerd door de bomen direct naast de rijbaan en direct voort de oversteekplaats, een bushalte met abri op slechte enkele meters voor de oversteekplaats en een zigzag route over de parallelweg die fietsers afleggen wanneer zij vanaf het Lingepad bij de rotonde aankomen. Kortom, een behoorlijk onoverzichtelijke situatie.
En net als overal in Nederland lijken veel fietsers, met name wanneer zij in groepen rijden, ook weinig aandacht te schenken aan de auto's en vrachtwagens. Ze hebben immers toch voorrang.

Een ander probleem bij de rotonde is de route voor fietsers die de rotonde vanaf de Van Nispenlaan (Laco/OBC) of de Van Elkweg passeren en die richting Haalderen gaan. Zij passeren de rotonde en slaan dan in beginsel rechtsaf naar het fietspad richting Haalderen. Echter, na een paar meter is er de afslag naar links om de Van der Mondeweg over te steken richting het Lingepad (Angeren/Doornenburg). Deze "afslag" is vanaf het doorgaande fietspad richting Haalderen tot aan de rijbaan maar amper een meter lang. En omdat veel fietsers hun hand niet uitsteken, zal bijna elke automobilist zich bij elke fietser afvragen wat deze gaat doen: rechtsaf naar Haalderen of toch de Van der Mondeweg oversteken richting Lingepad. En aangezien fietsers voorrang hebben zal de gemiddelde automobilist voor alle zekerheid wachten totdat de fietser een duidelijke keuze heeft gemaakt en dan pas de afslag richting Haalderen vervolgen. Dit leidt uiteraard tot onnodige vertragingen, irritatie bij automobilisten en zo nu en dan ook tot een aanrijding met fietsers of juist een kop/staartbotsing op de rotonde omdat automobilisten soms zeer abrupt en onverwacht op de rem gaan.

Tenslotte speelt er nog het probleem van de parallelweg langs de "Bouwcommissie huizen". Tegenover de Laco ligt een rijtje huizen met een ventweg. Aan de kant van Haalderen kunnen auto's richting Bemmel deze ventweg inslaan en dan via de Baalsestraat ter hoogte van de Houtakker weer op de Van der Mondeweg komen. Daarbij kruisen zij het fietsverkeer van het Lingepad en moeten ze ook over kleine en smalle weggetjes. In de praktijk blijkt dit voor een vrij specifieke groep automobilisten een aantrekkelijk alternatief voor de file voor de rotonde bij de Laco: de gehaaste en vaak ook erg onverantwoordelijke types die al helemaal geen rekening houden met langzaam verkeer of fietsers die hun pad kruisen.

Samengevat is de kern van de problemen:

- Een drukke rotonde met een hoog aanbod van verkeer, zowel auto's als fietsers, met name in de spits
- Veel fietsverkeer maakt gebruik van de tweerichting oversteekplaats
- Een ongelukkig aangelegd fietspad vanaf de rotonde richting Haalderen
- Aan beide zijden is er direct voor de rotonde een bushalte die de overzichtelijkheid verder compliceert en die ook aanleiding kan vormen voor het ontstaan van een file.
- Aan de kant van Haalderen ontnemen een aantal bomen het vrije zicht op aankomende fietsers vanaf het Lingepad
- De verkeerdrempels net voor de oversteekplaats zijn uitermate vlak en hebben dan ook geen serieus effect op de snelheid van de voertuigen
- De ventweg is voor sommigen een snelle maar zeer gevaarlijke sluiproute bij files.

Huidige voorstel van gemeente en provincie

Door gemeente Lingewaard en Provincie Gelderland (de eigenaar van de weg) zijn meerdere opties onderzocht en uitgewerkt die de situatie veiliger moeten maken en de capaciteit van de rotonde moeten verhogen.
De turborotonde is daarbij uiteindelijk afgevallen omdat deze wel iets doet aan de capaciteit van de rotonde maar geen veilige oplossing biedt voor de fietsers. Een fietstunnel of fietsbrug bleek op deze plek niet mogelijk vanwege gasleidingen, hoogspanningsmasten en een gebrek aan ruimte. Daarom ging in 2018 de voorkeur uit naar een ombouw tot een reguliere kruising met verkeersregelinstallatie (stoplichten).
De kruising krijgt dan dubbele rijstroken aan zowel de noord- als zuidzijde en afslagstroken voor verkeer van en naar de Essenpas en naar Baal. Voor voetgangers en fietsen komen er aparte oversteekplaatsen met ook eigen verkeerslichten.
Uiteraard heeft deze oplossing een groot effect op de directe omgeving. Er is een veel groter beslag op de ruimte, de kruising zal veel groter ogen met veel meer asfalt in verhouding tot de huidige rotonde en de verkeerslichten zullen vooral buiten de spitst leiden tot (min of meer onnodige) vertraging en mogelijk irritatie. Voor fietsers wordt de situatie in beginsel veiliger op voorwaarde dat alle partijen zich aan de regels houden. Daarbij is wel opgemerkt dat snelheden op zo'n kruising veel hoger liggen dan op een rotonde, dus wanneer het dan een keer mis gaat, de gevolgen ook veel ernstiger kunnen zijn. Juist jonge fietsers die op tijd op school moeten zijn, kunnen geneigd zijn onaanvaardbare risico's te nemen.
Maar alles afwegende was dit de uitkomst in 2018 en ook de basis van het plan in 2022. De aanpassing van de rotonde is kostbaar voor provincie en gemeente en vergt ook een flinke voorbereidingstijd. Uitvoering zal dan ook niet op korte termijn mogelijk zijn. De huidige planning is voorbereiding in 2024 en aanleg 1e helft 2025.

Ingrijpend plan voor infrastructuur en woningbouw in gebied Bemmel/Haalderen

In 2020/2021 is de gemeente Lingewaard gestart met een gebiedsvisie voor het gebied Essenpas/Haalderen. Doel van deze visie is om plekken aan te wijzen waar de komende jaren woningbouw mogelijk moet zijn. Deze omgeving is het enige nog beschikbare gebied voor toekomstige woningbouw van enige omvang na afronding van het bouwplan Zandsestraat (westkant Bemmel). Dit komt omdat Bemmel aan bijna alle kanten een harde begrenzing kent door rivier, natuurgebieden, park Lingezegen, N15/A15 en bedrijventerrein. Alleen aan de oostkant in het overgangsgebied naar Haalderen zijn er nog wat kleinere oningevulde agrarische terreinen. Tijdens de ontwikkeling van de gebiedsvisie kwam er veel weerstand vanuit de bevolking tegen het volledig aan elkaar bouwen van Bemmel en Haalderen en het verder verstedelijken van deze landelijke omgeving.
Bovendien richtte de aandacht zich op een paar kleine kavels van elk slechts 2 tot 3 hectare. Veel te klein om serieuze aantallen woningen te bouwen en door hun vorm en ligging ook nog eens problematisch te ontwikkelen en te ontsluiten. De huidige oningevulde bouwopgave voor Bemmel/Haalderen is op dit moment nog ca. 250 tot 300 eenheden. Algemeen wordt verwacht dat in de periode vanaf 2025 dit gebied plek moet bieden aan nog eens 300 tot 500 eenheden. Hoe dan ook was dus het doelgebied van de gebiedsvisie veel te klein om dit soort aantallen te bevatten. Hoe dergelijke aantallen woningen ontsloten moeten worden via wegen die nu hun maximale capaciteit al lang bereikt en overschreden hebben, was daarbij de olifant in de kamer.

Eind 2021 is er daarom vanuit het wijkplatform Bemmel Oost en het platform Haalderen Leeft! een integraal plan gelanceerd om niet alleen een geschikte ruimte te vinden voor woningbouw in dit gebied, maar ook om dit te combineren met voorstellen om een aantal grote infrastructurele vraagstukken op te lossen.

Het eerste vraagstuk betreft de bijna onhoudbare belasting van Haalderen door het grote aantal voertuigen dat elke dag dwars door deze kern rijdt. Tellingen enkele jaren geleden gaven aan dat het om 12 tot 14 duizend voertuigen per etmaal gaat, waaronder een substantieel aantal zware vrachtwagens van onder andere de baksteen- en zandindustrie. De leefbaarheid en veiligheid van het dorp heeft hier ernstig onder te leiden en voor de inwoners zijn de grenzen van de overlast al heel lang bereikt en overschreden.
> Als oplossing wordt daarom al jaren gesproken over een rondweg om het dorp.

Een tweede vraagstuk betreft de bereikbaarheid van een groot deel van de zuidelijke helft van Lingewaard. Door de geografische ligging in de splitsing van de Rijn in de Waal en het Pannerdens kanaal is Lingewaard voor een groot deel omsloten door water. De kernen Angeren, Doornenburg, Gendt en Haalderen liggen als kralen aan een ketting langs de randen van dit gebied. De onderlinge verbinding was vanouds de dijk en later de provinciale wegen N838 en N839 die als een cirkel alle kernen met

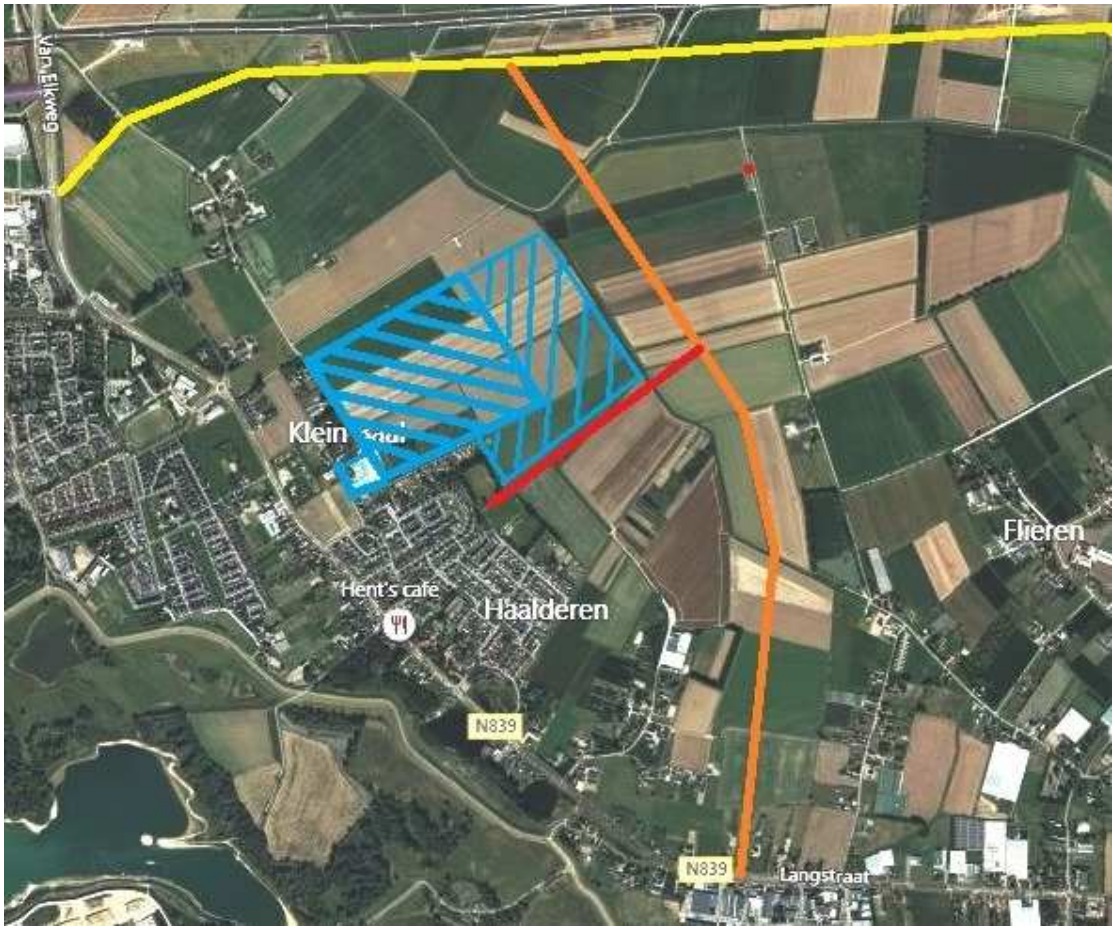
elkaar verbindt maar daarbij dwars door de centra van die kernen loopt. De leefbaarheid en veiligheid in al deze kernen heeft daarom ernstig te leiden onder het enorme en nog altijd groeiende verkeersaanbod.
Op de kaart is te zien dat in deze “cirkel” van provinciale wegen een groot relatief leeg middengebied ligt waar nu alleen de Betuwelijn dwars doorheen snijdt, maar waar in de toekomst ook de doorgetrokken A15 komt te lopen. Tegelijk krijgt die A15 alleen bij Bemmel een op- en afrit dus zal veel verkeer uit de hele gemeente aangewezen blijven op de bestaande ring van N838 en N839 om deze aansluiting te bereiken. Al jaren is duidelijk dat door deze moeilijke bereikbaarheid ook de aanrijtijden voor hulpdiensten in bv Doornenburg en delen van Gendt niet aan de gestelde minimumeisen voldoen. En nu grote klimaatrampen steeds minder onwaarschijnlijk zijn voor onze omgeving speelt ook de veiligheid een rol: mocht er ooit weer reden zijn voor een evacuatie vanwege hoog water, dan zitten de inwoners van deze verste kernen hopeloos opgesloten. Toch worden er nu en in de komende jaren nog veel meer woningen gebouwd, niet alleen bij Bemmel/Haalderen maar ook in Gendt, Angeren en Doornenburg. En daarmee wordt de problematische ontsluiting dus alleen maar een groter knelpunt.
Al zeker 10 jaar geleden is daarom het idee gelanceerd om tegelijk met de aanleg van de A15 ook een parallelweg aan te leggen vanaf Bemmel naar Boerenhoek. Daar is een aantal jaren geleden zelfs een verkeersonderzoek naar verricht. Maar de uitkomst was dat het effect van de parallelweg erg beperkt was op het verkeersaanbod in de kernen en daarom is dit plan niet verder doorgezet. Maar in ons voorstel komen we opnieuw met het voorstel van de parallelweg maar nu op een manier die wél gaat werken.

In het plan “**Een brede visie op wonen en verkeer rondom Bemmel en Haalderen**” pakken we alle drie de vraagstukken samen (bouwen woningen en hun ontsluiting, rondweg Haalderen, ontsluiten zuidoostkant Lingewaard) en komen we met een oplossing waarin de drie onderdelen elkaar juist enorm versterken en daarmee de kans op realisatie verhogen.

Deel 1 is de rondweg ruim om Haalderen heen. In ons voorstel begint de rondweg ter hoogte van het bedrijventerrein Gendt en sluit hij na een ruime boog om de oostkant van Haalderen heen aan op de parallelweg A15 ter hoogte van het viaduct Angeren. Via de parallelweg kan het verkeer zo gemakkelijk en zonder overlast voor omwonenden naar Bemmel, A15 of richting Huissen. De bestaande weg dwars door Haalderen wordt onaantrekkelijk gemaakt voor doorgaand verkeer en in beginsel verboden voor vrachtverkeer. Doel is om het aantal voertuigen in de kern met zeker 75% te verminderen zodat de woonkwaliteit en veiligheid in Haalderen enorm zal verbeteren. Op bijgaande afbeelding is de rondweg oranje.

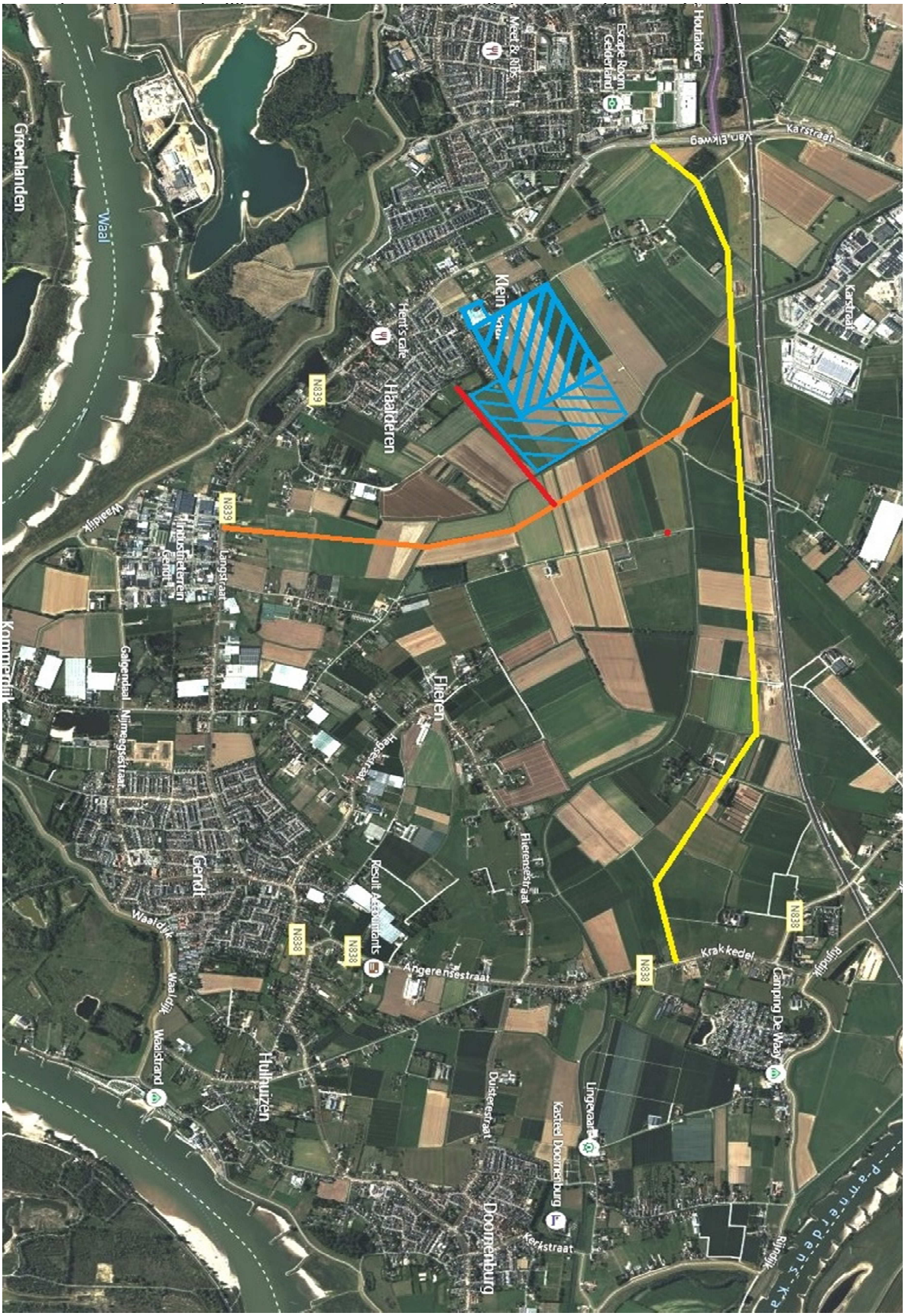
Deel 2 is de planning van een grote woonwijk tussen het huidige Haalderen en de aan te leggen ringweg. Deze woonwijk wordt voor autoverkeer uitsluitend ontsloten via de rondweg. Het gaat om een terrein van 50 tot 70 hectaren waardoor er ruimte is

voor een goed geplande wijk met diverse woonvormen, goede wegenstructuur en voldoende mogelijkheden om deze wijk met bv een geluidswal en natuur af te schermen van de geluiden en overlast van Betuwelijn en doorgetrokken A15.
Deze wijk van in potentie 500 tot 800 huizen kan voldoen aan de woningbehoefte voor een lange periode en zal tegelijk de kern Haalderen versterken zodat voorzieningen zoals school, sportclubs en verenigingen toekomst hebben.



Deel 3 tenslotte betreft de aanleg van een parallelweg langs de toekomstige doorgetrokken A15. Hoewel de doortrekking van de A15 op korte termijn vanwege de stikstofproblematiek onzeker is, is deze op langere termijn nagenoeg onvermijdelijk. Juist omdat de stikstofeisen daarbij een grote rol gaan spelen zijn er in dit kader ook mogelijkheden door de uitkoop van lokale landbouwbedrijven waardoor vrijkomende gronden gebruikt kunnen worden voor zo'n parallelweg en tegelijk natuurontwikkeling waarmee de weg beter landschappelijk kan worden ingekleed.
Anders dan in het onderzoek naar de parallelweg van een aantal jaren geleden verwachten wij dat deze weg juist wel een grote invloed gaat hebben op het verkeersaanbod. Allereerst door de weg meer in de richting van Doornenburg te laten eindigen, waardoor deze veel aantrekkelijker wordt voor de inwoners van Doornenburg en Hulhuizen-Gendt.
En waar in dat onderzoek de parallelweg zonder enige aanpassing in de bestaande kernen zou worden aangelegd, zien wij die aanpassingen juist als een essentieel

onderdeel. Door de huidige doorgaande wegen in de kernen te versmallen, fietsvriendelijker te maken en bij voorkeur te verbieden voor doorgaand vrachtverkeer



Andere belangrijke ontwikkelingen in deze omgeving

In een straal van 500 meter vanuit de rotonde Laco is er sprake van een groot aantal ontwikkelingen op tal van terreinen die direct of indirect invloed hebben of samenhangen met de aanpassingen op de N839. Een deel van die plannen en wijzigingen is concreet en al onderweg, andere zijn nog in ontwikkeling maar kunnen wel van doorslaggevend belang zijn voor wat de beste en meest verstandige oplossing is.
Daarom worden hier een aantal van die ontwikkelingen en plannen wat nader belicht.

Ontsluiting nieuwe wijk in Haalderen (Hof van Klein Baal)
De aanpassing van de rotonde staat niet op zichzelf. De gemeente heeft samen met de provincie ook plannen gemaakt voor de aanpassing van het deel van de weg vanaf de rotonde tot aan de Aldi/Lage Zandsestraat. De bestaande aansluiting van de Lage Zandsestraat wordt afgesloten en een nieuwe aansluiting wordt iets noordelijker aangelegd. Deze moet ook een nieuwbouwwijkje met ca. 55 huizen (Hof van Klein Baal) in Haalderen ontsluiten op de Van der Mondeweg. Schuin tegenover de Aldi komt daarvoor een nieuwe kruising.

Fietsersverkeer verleggen naar westkant van N839
Ook in de plannen uit 2018 was al bedacht dat het verstandig is om fietsers die vanaf Haalderen noordwaarts richting de rotonde rijden, al eerder naar de westkant van de Van der Mondeweg te laten oversteken. Vanaf de oversteekplaats wordt dan een breed tweerichting fietspad aangelegd tot aan de rotonde.
Zo wordt het aanbod aan fietsers bij de rotonde verkleind en is het een oplossing voor het gevaarlijke gedrag van vooral scholieren om nu ook al ter hoogte van de Aldi schuin over te steken naar de westkant.
In het plan uit 2018 was de oversteekplaats bedacht ter hoogte van de aansluiting met het straatje “Essenpas”, in de huidige plannen wordt de oversteekplaats gecombineerd met de nieuw aan te leggen kruising Lage Zandsestraat, ingang Aldi. Het huidige fietspad aan de oostkant van de straat wordt daarna verwijderd.
Deze aanpassingen zorgen in de ochtend voor wat minder overstekende fietsers bij de rotonde en daarmee hopelijk ook voor minder vertragingen voor de auto’s. Het heeft echter geen effect op de veiligheid op de rotonde voor de resterende fietsers.

Nieuwbouw OBC
Een andere ontwikkeling betreft de nieuwbouw van het scholencomplex van het Over-Betuwe College (OBC). Het pand direct naast de rotonde blijft grotendeels ongewijzigd. Maar direct daarnaast wordt aan de noordkant een groot gebouw toegevoegd en gekoppeld aan het huidige gebouw Essenpas. En hiernaast komt er een nieuwe sporthal die overdag door de school en ’s avonds en in het weekend door diverse sportverenigingen gebruikt gaat worden.
De nieuwbouw van school en sporthal is gepland voor de periode 2024-2025. Gezien alle problematiek in de bouwsector is uitloop naar 2026 niet uit te sluiten en valt deze bouwperiode dus samen met de geplande ombouw van de rotonde!

Door de wijziging van de locatie van het hoofdgebouw van het OBC wijzigen ook de optimale fietsroutes van en naar de school. Optimalisatie en veiligheid van deze fietsroutes is prioriteit nummer één, zowel voor de school als ook voor gemeente en alle andere betrokkenen. In ons voorstel voor de middellange termijn komen we met ideeën hoe de hoofdfietsroutes aangepast kunnen worden. Dit zou dan ook effect hebben op de rotonde Laco en de fietsroute langs

Hergebruik oudbouw OBC

Door de nieuwbouw komt het zeer grote oudere pand van de school vrij. Het is zeer goed denkbaar dat dit pand niet gesloopt gaat worden, maar gerenoveerd en geschikt gemaakt voor ca. 50 tot 60 appartementen voor één of twee persoons huishoudens. Deze extra bewoners zorgen vervolgens weer voor meer verkeersaanbod op de rotonde, behoefte aan parkeerplaatsen en dit alles heeft weer effect op de inrichting van de omgeving.

Doortrekken fietsroute Angeren/Doornenburg richting centrum Bemmel

De rotonde bij de Laco is een onderdeel van een fietsroute die het Lingepad (richting Angeren en Doornenburg) verbindt met het centrum van Bemmel of via de Waaldijk vanaf Bemmel richting Nijmegen. Deze route is tot op heden erg onduidelijk en verloopt via omwegen dwars door de woonwijk De Essenpas. Vanuit het wijkplatform Bemmel Oost ligt er een voorstel om de route veel directer richting het centrum te leiden door de aanleg van een fietspad dat de route van de hoogspanningsleiding volgt. De gemeente Lingewaard vindt dit een interessant voorstel en zal het de komende tijd verder onderzoeken.
Een belangrijke toevoeging: wanneer in de toekomst de A15 wordt doorgetrokken zal er tegelijk een snelfietspad vanuit Zevenaar naar het knooppunt A15/A325 worden aangelegd. Veel gebruikers van dit fietspad zullen vanuit de Liemers vooral Nijmegen als bestemming hebben. In dat geval is de route via het nieuwe snelfietspad en dan het Rijn-Waalpad een echte omweg. Veel gebruikers gaan dan toch op zoek naar de kortste route die via het Lingepad, door Bemmel naar de Waaldijk loopt. Het is dus verstandig om hiermee al vroegtijdig rekening te houden.

Mogelijke aanleg rondweg om Haalderen, daarom nu géén ingrijpende aanpassing van de rotonde Laco

Sinds begin 2021 is de gemeente Lingewaard in dit gebied op zoek naar ruimte om de woningbehoefte van Bemmel/Haalderen in te vullen. Dit heeft geleid tot veel overleg met omwonenden en met de betrokken wijkplatforms. Rondom Bemmel zijn eigenlijk geen serieuze mogelijkheden meer te vinden, vanwege de aanwezigheid van de Waal, uiterwaarden, park Lingezegen, de N15/A15 en bedrijfsterreinen. Vanuit de wijkplatforms is daarop een integraal plan gelanceerd om de woningbouw maar ook de verkeersproblematiek aan de ene kant grootschaliger maar tegelijk ook veel meer in samenhang met de verkeersproblematiek aan te pakken. De lokale politiek heeft het plan opgenomen in het coalitieakkoord en op dit moment onderzoekt de gemeente Lingewaard de haalbaarheid van dit plan. Nog even een samenvatting van de drie hoofdpunten:

- Bouw van een nieuwe wijk met ruimte voor 500 tot 800 huizen aan de noordoostkant van Haalderen
- Rondweg aan de oostkant van Haalderen die grootste deel van doorgaand verkeer om Haalderen leidt en nieuwe wijk ontsluit
- Parallelweg langs toekomstige A15 die deels samenvalt met de rondweg. De parallelweg moet dan de logische ontsluitingsweg voor Angeren, Gendt oost (Hulhuizen) en Doornenburg worden.

Wanneer de rondweg daadwerkelijk wordt aangelegd moet deze zorgen voor een enorme reductie van het aantal voertuigen dat nu door Haalderen rijdt en gebruikmaakt van de rotonde. Denk daarbij een reductie van de huidige 12.000 tot 14.000 dagelijkse voertuigen naar hooguit nog enkele duizenden. Vrachtverkeer zou alleen nog met lokale bestemming toegestaan zijn. De Van der Mondeweg zelf kan dan vanaf de rotonde Laco tot ruim voorbij de kern van Haalderen versmald worden, voorzien van veel bredere fietspaden en zelfs in de kern van het dorp omgevormd tot fietsstraat of 30km zone.

Voor de rondweg geldt eigenlijk hetzelfde als voor de doortrekking van de A15. Het is uiteindelijk niet de vraag óf hij er komt, alleen wanneer. De verkeersdrukte in de kern van Haalderen gaat met alle bouwplannen in de regio alleen nog maar toenemen en leidt nu al tot een bijna onhoudbare situatie. Een rondweg zal daarin een wereld van verschil betekenen. Uiteraard hopen wij dat aanleg binnen de komende 5 tot 10 jaar mogelijk is. In dat geval zou een dure aanpassing van de rotonde (aanleg staat nu immers pas gepland voor 2025/2026) maar een korte tijd renderen. Daarna zou er een waanzinnig grote kruising resteren voor een relatief bescheiden verkeersaanbod. Alle reden dus om na te denken of deze ombouw onvermijdelijk is of dat er misschien alternatieve oplossingen denkbaar zijn die minder kosten, minder ingrijpend zijn en toch de beide problemen in belangrijke mate kunnen oplossen. Zie daarvoor onze volgende voorstellen.

Alternatieve aanpassingen rotonde Laco voor de KORTE TERMIJN

Het probleem van de rotonde betreft zowel de capaciteit in de ochtendspits als de veiligheid voor fietsers. Beide problemen zouden eigenlijk zo snel mogelijk moeten worden aangepakt.
Gezien de plannen voor een rondweg is de volledige ombouw naar een kruising met verkeerslichten een dure oplossing die mogelijk maar een beperkt aantal jaren zijn nut heeft. Bovendien vergt deze aanpassing een lange voorbereidingstijd en zullen de effecten pas over een aantal jaren (2025/2026?) zichtbaar worden. Vandaar ons voorstel om te kijken welke aanpassingen minder ingrijpend, minder kostbaar en toch voldoende effectief kunnen zijn. Veiligheid voor de fietsers moet daarbij uiteraard voorop staan. Wij verwachten dat deze kleinschaligere aanpassingen op relatief korte termijn verbeteringen kunnen bewerkstelligen en een onnodige uitgaaf van miljoenen in de ombouw van de kruising kunnen besparen. Als dat geld geïnvesteerd kan worden in de rondweg om Haalderen zou dit helemaal een win/win situatie zijn.

Waaruit bestaat ons voorstel:
- **Verleg oversteekplaats ca. 25/35 meter richting Haalderen**
- **Verwijder de oude oversteekplaats voor fietsers en voetgangers direct naast de rotonde**
- **Creëer een veilige oversteekplaats door middenberm te verlengen**
- **Voorzie oversteekplaats van een verkeerslicht-installatie**
- **Vergroot afstand fietspad / afslag Lingepad (westkant) t.o.v. rijbaan**
- **Sluit ventweg af aan kant Haalderen**

Kern van de oplossing is het uit elkaar halen van de rotonde en de fietsoversteekplaats. Deze liggen nu op maar enkele meters van elkaar en automobilisten moeten dan ook op alles tegelijk letten. Tot op zekere hoogte is onduidelijkheid en onoverzichtelijkheid niet alleen een nadeel, maar ook een voordeel omdat mensen dan merken dat de situatie ingewikkeld is en daar naar gaan handelen, dus voorzichtiger zijn. Maar te grote onduidelijkheid kan ook leiden tot “bevriezen” van verkeersdeelnemers en daardoor onnodig lang wachten tot men eindelijk weer in beweging komt. Als dat onder druk van ongeduldige medeweggebruikers gebeurt, kan dat ook weer leiden tot overhaaste en gevaarlijke acties. Door de automobilist eerst te confronteren met een zeer duidelijke en herkenbare fietsersoversteekplaats, liefst voorzien van een eigen verkeerslicht installatie die reageert op aanbod van fietsers, wordt het probleem van de automobilist in tweeën gehakt en daardoor overzichtelijker. De automobilist hoeft nu bij de rotonde zelf nog maar naar één kant te kijken en het verkeer vanuit de Essenpas voor te laten gaan. Naar onze verwachting zal dit de doorstroming verbeteren en tegelijkertijd de kans op ongelukken verkleinen. Door drempels zou de snelheid van voertuigen rondom de oversteekplaats tot en met de rotonde niet meer dan 30km moeten bedragen. Voor verkeer richting Haalderen geldt dan pas na de oversteekplaats de huidige 50km/uur. En voor verkeer vanaf Haalderen richting

Bemmel zou het gedeelte vanaf de oversteekplaats tot direct na de rotonde ook een 30km zone moeten worden.
Wat betreft het fietsverkeer vanaf OBC richting Haalderen waarvan pas op het laatste moment duidelijk is of ze linksaf gaan slaan om de weg over te steken: het fietspad ligt na de aanpassing 25 meter na de rotonde en meerdere meters vanaf de rijbaan zodat er ruim 3 meter “waarschuwingstijd” is in tegenstelling tot de huidige minder dan 1 meter. Optimaal zou zijn om deze afstand nog een meter te vergroten door het fietspad iets op te schuiven richting de sloot en zwembad.

Verleggen van de oversteekplaats ca. 25/30 meter van de rotonde vandaan is op deze plek goed denkbaar. Wel is het verstandig de oversteekplek nog steeds te laten verspringen t.o.v. het einde van het Lingefietspad zodat fietsers niet in volle snelheid en met te weinig zicht op het verkeer op de weg de oversteekplaats op kunnen rijden.
Hoewel niet strikt noodzakelijk, is het denkbaar om ook de bushalte, die hier de situatie verder compliceert, een stuk te verplaatsen. Dat zou een stukje richting Haalderen kunnen zijn.



Parallelweg Bouwcommissie-huizen
De huizen vlakbij de rotonde (de Bouwcommissie-huizen) staan aan een kleine parallelweg. Vanuit de bewoners is gevraagd of het mogelijk is om de toegang aan de kant van Haalderen tot deze parallelweg af te sluiten. Zo wordt sluipverkeer dat met hoge snelheid over dit straatje rijdt om zo de file voor de rotonde te passeren onmogelijk gemaakt.
Afsluiting maakt het wel erg lastig voor bv vuilniswagens en grotere voertuigen om bij deze huizen te komen. Mogelijk is daarvoor een afsluiting met klappaaltjes of zware rubber palen een oplossing. Optimaal zou zijn om het straatje aan het einde te

voorzien van een keerplek.

Ook op korte termijn (2023) kan ten behoeve van de woningbouw op het project Hof van Klein Baal de aanleg van de nieuwe kruising Van der Mondeweg – Zandsestraat plaatsvinden. Deze komt schuin tegenover de Aldi. In de plannen van gemeente en provincie wordt op die plek dan ook al het fietsverkeer van de oostkant (richting Bemmel) naar de westkant van de weg geleid. Het fietspad aan de oostkant wordt daarna volledig verwijderd. Vanaf de nieuwe kruising met de Zandsestraat komt er een tweerichting fietspad aan de westkant tot aan de rotonde bij de Laco. Daarmee wordt het aantal overstekende fietsen bij de rotonde ook al flink verlaagd, met name in de ochtendspits. Deze plannen moeten zeker uitgevoerd worden en sluiten ook goed aan op het voorstel voor de korte termijn bij de rotonde.

Mogelijke aanpassingen voor de MIDDELLANGE TERMIJN

Op de wat langere termijn spelen op deze locatie meerdere ontwikkelingen. Vanaf 2024 zal worden gestart met de bouw van het nieuwe OBC.
Ook wordt er de komende tijd gekeken of het mogelijk is om een duidelijke en doorgaande fietsroute aan te leggen tussen het Lingepad richting het centrum van Bemmel. Deze route zou daarbij ongeveer het tracé van de hoogspanningsleiding volgen.

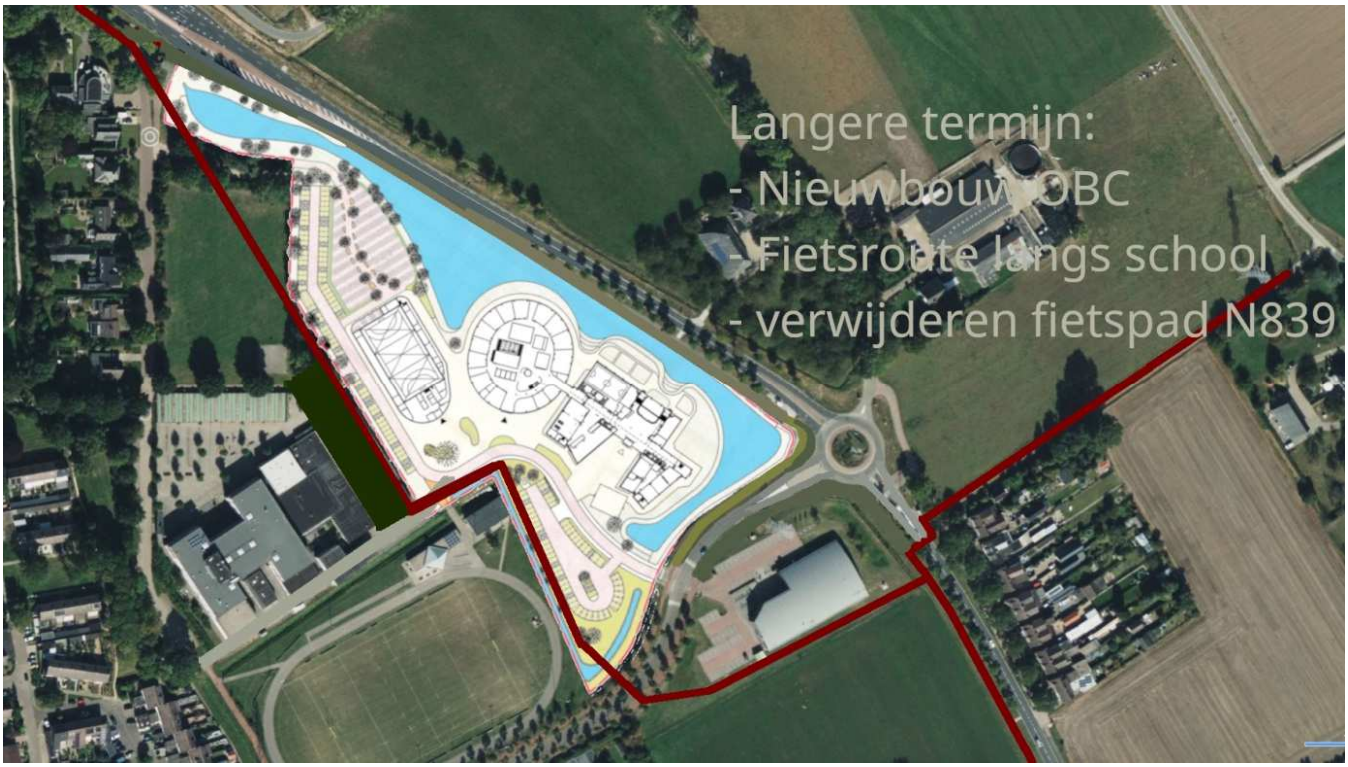
Ons voorstel gaat uit van het zoveel mogelijk scheiden van verkeersstromen. Daarvoor willen we het bestemmingsverkeer dat per auto naar de school, sporthal en zwembad komt, helemaal scheiden van het fietsverkeer. Het idee is dat de hoofdfietsroute vanaf Haalderen en de verlegde oversteekplaats niet langer via de rotonde naar de Van Nispenlaan loopt, maar via een nieuwe route aan de zuidkant van het zwembad. De grond is al eigendom van de gemeente en er is voldoende ruimte voor een breed tweerichting fietspad. Het fietspad steekt vervolgens ruim voorbij de huidige ingang van de parkeerplaats Laco de Van Nispenlaan over. Al het autoverkeer voor Laco, OBC en sporthal slaat dan dus al eerder af naar links of rechts en kruist niet langer het fietsverkeer.

Wel is het dan noodzakelijk om deze oversteekplaats over de Van Nispenlaan in te richten als voorrangs-oversteekplek, vergelijkbaar met de oversteekplek 100 meter verder, net voor de knik naar links in de Van Nispenlaan. Dus duidelijk verhoogd, rood wegdek en met voorrang voor fietsers.
De oversteekplaats is dan ook onderdeel van de nieuwe route voor een doorgaand fietspad richting Bemmel centrum en Waaldijk.
Het bestaande fietspad en voetpad vanaf ingang Laco naar de rotonde wordt dan geheel verwijderd om zo de neiging om hier “illegaal” over te steken tegen wordt gegaan.

Aan de kant van het OBC is het voorstel om een breed fietspad aan te leggen tussen het huidige parkeerterrein en het sportveld als hoofdroute naar school, sporthal en

zelfs als hoofdroute richting de stoplichten bij de Papenstraat. Dat kan met een gescheiden fietspad naast alle inrichting met parkeerplaatsen voor school en sporthal en/of als fietsstraat die duidelijk maakt dat fietsers hier de baas zijn.

Het nieuwe OBC college en sporthal komen naast het huidige pand van OBC De Essenpas. Vanwege die nieuwbouw zal dan ook een volledige nieuwe inrichting van het terrein rondom die nieuwbouw worden ontworpen. Er zijn inmiddels al wel wat eerste schetsen, maar deze beperken zich tot een nauw afgebakend gebied direct om de school. Daarbij is niet direct gekeken naar aansluiting op de omgeving of rekening gehouden met andere ontwikkelingen in dit gebied.
En hoe die omgeving kan worden ingericht is weer afhankelijk van verschillende overlappende of aanpalende plannen die op de rails staan. Denk bv aan de bestemming van het oude OBC gebouw. Zeer denkbaar is ombouw tot



appartementen voor 1- en 2-persoonshuishoudens . Dat betekent dat het pand goed en veilig ontsloten moet worden en parkeren niet plaatsvindt op parkeerplekken voor Laco en OBC.

De fietsstraat kan de hoofdroute worden voor doorgaand fietsverkeer vanaf Haalderen richting Huissen en vv en zo het fietspad langs de Van Elkweg overbodig maken. Dit betreft het stuk vanaf rotonde Laco tot aan stoplichten naar centrum Bemmel (Papenstraat). Door dit bestaande fietspad te verwijderen ontstaat er tussen schoolgebouwen en N839 extra ruimte voor de aanleg van waterbergingen. In de huidige schetsontwerpen komen die op de plaats van de huidige groenaanleg direct om de school. Richting N839 blijft er dan alleen een voetpad over naar de bushalte net voor de rotonde.

Voorstel voor LANGERE TERMIJN na aanleg rondweg Haalderen

In geval de aanleg van de rondweg rond Haalderen op langere termijn doorgaat, zal het aantal voertuigen op de N839 aanzienlijk dalen. De capaciteit van de huidige weg en rotonde is dan ruimschoots voldoende voor het reguliere aanbod.
In geval dat dan ook het voorstel voor de middellange termijn is uitgevoerd om de fietsroutes naar de zuidkant van de Laco te verleggen, hebben we nog één idee om de fiets- en autoverkeer nog verder van elkaar te scheiden en situatie op de Van Nispenlaan nog wat verder te vereenvoudigen.

Ons voorstel is dan om de toegang tot de parkeerplaats van de Laco te verleggen naar de rotonde en de rotonde dus te voorzien van een 5e afslag voor uitsluitende bezoekers van Laco. Op de rotonde geeft dat weinig complicaties omdat het nu nog aanwezige fiets- en voetpad dan niet meer in de weg zitten en het voertuigaanbod beperkt in volume is.
Voordeel van deze verlegging is dat daarmee nog weer een flink deel van de voertuigen worden weggehouden van de Van Nispenlaan en ook de inrichting van het parkeerterrein van de Laco beter is te optimaliseren. Nu parkeren veel bezoekers van de Laco bij het OBC en verruiming van de eigen capaciteit maakt dat er minder auto's de Van Nispenlaan oversteken en ook minder ouders met zeer kleine kinderen over de Van Nispenlaan moeten oversteken.

