Startnotitie

FIETSMAATREGELEN VELP-DIEREN

UITGANGSPUNTEN EN AFBAKENING VOOR VEILIG EN PRETTIG FIETSEN TUSSEN VELP EN DIEREN



Opsteller: K. Knippenberg

Mei 2022

Inhoud

1. Aanleiding 3
2. Doelstelling 3
3. Toelichting tracédelen 3
   - *A. Geografische projectgrenzen* 4
   - *B. Zutphensestraatweg aan de oostkant van Velp* 4
   - *C. Bestaande vrijliggende asfaltfietspaden* 4
   - *D. Arnhemsestraatweg ter hoogte van Rheden (en De Steeg)* 5
   - *E. Ontwikkelingen en aanpak in De Steeg* 8
   - *F. Maatregelpakket Zutphensestraatweg in Ellecom* 9
4. Afstemming en draagvlak 9
5. Inzet en middelen 10

1. Aanleiding

In mei 2020 stelde de gemeenteraad van Rheden vast om voor het project snelle fietsroute Arnhem - Dieren in het dorp Velp de huidige route(s) te behouden. Hierna heeft de stuurgroep van de snelle fietsroute besloten om het project in die vorm niet door te laten gaan. De financiering is destijds geborgd in het raadsvoorstel, echter momenteel ontbreekt het aan een duidelijke projectafbakening en zijn er diverse nieuwe kansen (door onder andere de uitwerking voor de Arnhemsestraatweg in het Masterplan Welkom Veluwezoom).

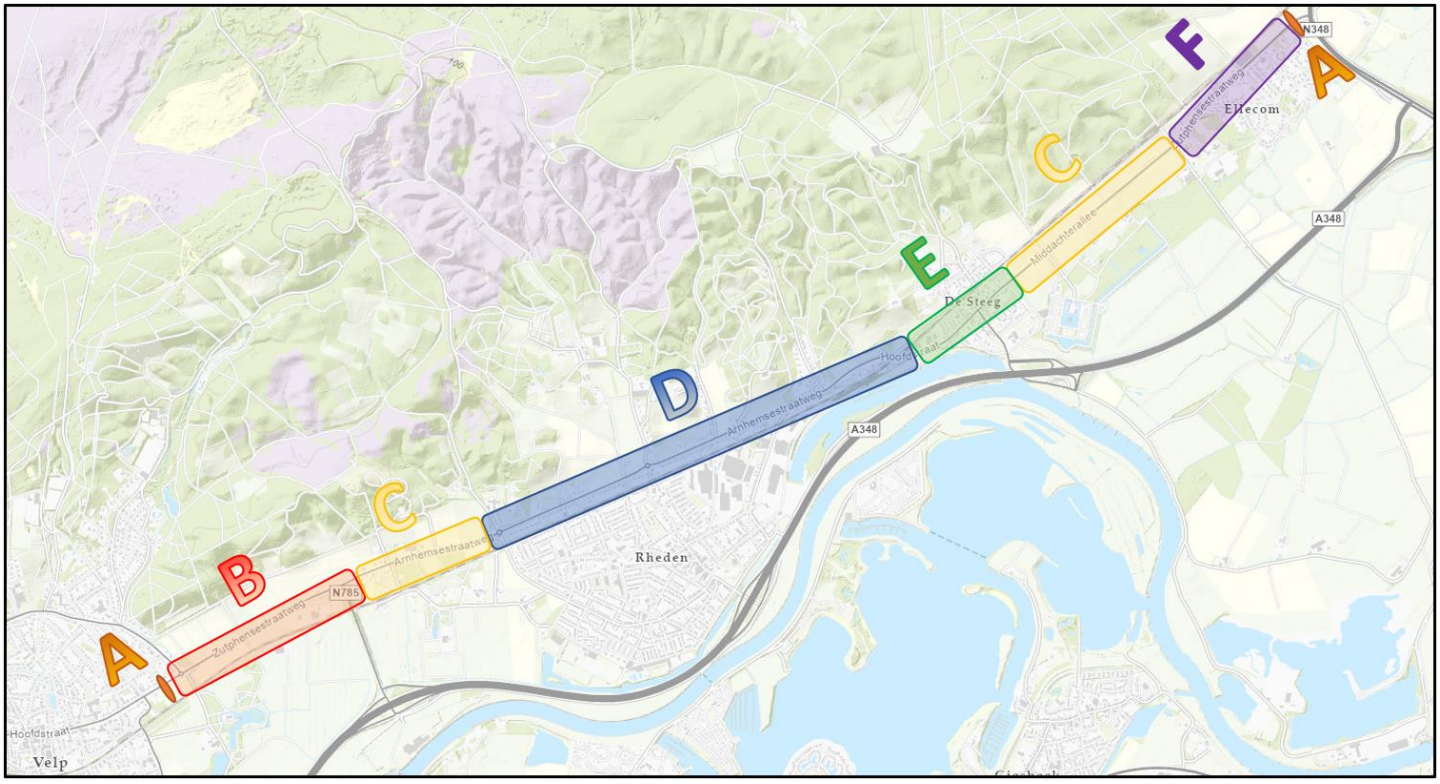
In deze startnotitie leggen we deze randvoorwaarden vast, waardoor de verschillende projectonderdelen van de fietsroute goed en afgebakend uitgevoerd kunnen gaan worden.

2. Doelstelling

Het vastleggen van integrale randvoorwaarden en afbakening, waardoor de kwaliteit van de fietsverbinding Velp-Dieren efficiënt kan worden verbeterd.

3. Toelichting tracédelen

Om concreet vast te stellen hoe de onderdelen van het project vorm krijgen, is het eerst nodig om op hoofdlijnen duidelijke afbakening te hebben en keuzes te maken. Op de plattegrond hieronder staan daarom genummerde gebieden op het tracé van de fietsroute Velp-Dieren. Hierna volgen toelichtingen op deze tracédelen.



A. Geografische projectgrenzen

Voor het fietsproject stellen we de volgende geografische grenzen vast: Vanaf de aansluitig Rembrantlaan op de Zutphensestraatweg in Velp tot en met de fietsoversteek Hofstetterlaan op de Zutphensestraatweg in Ellecom. Dit betekent dat aanpak van de Hoofdstraat in Velp een eigen projectscope kent. De gemeenteraad heeft voor dit project de financiering al separaat geborgd en als ontwerpuitgangspunt meegegeven dat langzaam verkeer prioriteit dient te krijgen. Het is een brede herinrichtingsopgave met veel belangen. Het is nodig om een duidelijke scheiding in het fietsproject en het herinrichtingsproject te hebben.

Bij de westelijke projectgrens van het tracé van de fietsroute Velp-Dieren gaat het om het verbeteren van de fietsoversteek zelf bij de Rembrantlaan in Velp (klinkerverharding → rood asfalt). Bij de oostelijke projectgrens gaat het om het veiliger maken van de fietsoversteek Hofstetterlaan. Dit is ook een wens van de belangenorganisatie in Ellecom en dit gaat mee in tracédeel F.

B. Zutphensestraatweg aan de oostkant van Velp

Dit traject is geheel in eigendom en beheer van de provincie Gelderland. De aanpak van de fietspaden op dit tracé en keuzes hierin ligt bij deze partij. Zij bepalen of en hoe ze haar fietspaden verbeteren, nu er geen sprake meer is van een snelle fietsroute.

Nabij de spooroverweg Biljoen is een parallelweg op de fietsroute aanwezig. Deze wordt beperkt toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer en dat is al grote winst voor de fietsers ter plaatse. We proberen als gemeente wel deze uitvoeringskansen van ProRail en provincie Gelderland te laten koppelen, zodat de fietsinfrastructuur daar ook verbetert. In het voorlopige ontwerp van de snelle fietsroute was hier de aanleg van een fietsstraat voorzien en dit kan mogelijk nog steeds zo uitgevoerd worden.

C. Bestaande vrijliggende asfaltfietspaden

Tracédelen C betreffende de fietspaden ten westen Rheden en ten oosten van De Steeg. Deze fietspaden zijn voldoende breed en hebben goede kwaliteit. We kiezen voor een duurzame aanpak hierin. We voorkomen namelijk materiaalderving door de aanpak van de fietpaden te koppelen aan de beheerstechnische levensduur van de verharding. Voor het deel ten oosten van De Steeg (Middachterallee) betekent dit dat de fietspaden al in 2022/2023 aan de beurt zijn om aangepakt te worden. De ‘allee’ hier heeft wel de status van een rijksmonument. Dat betekent dat we kijken of de fietspaden in rode kleur aangelegd kunnen worden. Dit is wel het streven en uitgangspunt geweest bij het voorlopig ontwerp.

Uitgangspunt dient in ieder geval te zijn dat de fietspaden ter hoogte van aansluiting van zijwegen een rode kleur hebben. Ook breedtes en markeringen bij zijstraten worden geoptimaliseerd. Het tracédeel ten westen van Rheden is nog van goede kwaliteit. Dit deel wordt daarom later in tijd aangepakt.

D. Arnhemsestraatweg ter hoogte van Rheden (en De Steeg)

De Arnhemsestraatweg loopt langs de noordrand van Rheden en een klein westelijk deel van De Steeg. Aanpassing van de komgrenzen op deze en aansluitende wegen is een beslissingsbevoegdheid van de gemeenteraad en met deze startnotitie zijn we voornemens om de Anrhemsestraatweg binnen de verkeerskundige bebouwde komgrenzen te leggen. Dit door het verplaatsen van de komgrens van Rheden ten westen van de rotonde met de Oranjestraat en de bebouwde kommen van Rheden en De Steeg op elkaar te laten aansluiten direct ten oosten van de zijweg Schaarweg. Op 22 februari 2022 stelde de gemeenteraad het 'Principeplan Welkom Veluwezoom' vast. Daarin is dit onderdeel ook toegelicht. Het gemotiveerde raadsbesluit voor de komgenswijziging zelf volgt later.

Er is de volgende uitgebreide motivering om de komgrenzen te verleggen:

1. *Doorgaand autoverkeer wordt (licht) ontmoedigd en de fietskwaliteit verbetert*.
   Doordat het snelheidsregime op dit tracédeel verandert van 60km/u naar 50km/u is het prettiger fietsen. Autoverkeer raast minder hard voorbij en ook het oversteken en op-/afdraaien voor alle verkeer wordt veiliger en makkelijker. Hierover meer bij punt 4 en 5. Het is ook niet een té groot snelheidsverschil waardoor verkeer andere routes neemt, of waardoor bus- en hulpdiensten in de knel komen. De keuze voor 50km/u ontsluitende weg (en geen 30km/u) is verantwoord in een recent afweegkader voor het ombuigen van 50km-wegen tot 30km-wegen. Zie verder bij punt 10.

2. *Snelheden op aanliggende woonstraten en parallelwegen kunnen eenduidiger*.
   De parallelwegen van de Arnhemsestraatweg hebben een snelheidsregime van 30km/u. Dit geldt ook voor de Stationsstraat (met twee aansluitingen op de Arnhemsestraatweg en woonadressen in het dorp de Steeg). Het is ongebruikelijk dat dit soort 30km-zones buiten een bebouwde kom liggen. Daarnaast zijn er aanliggende (doodlopende) woonstraten die een regime van 60km/u hebben (Rozenbos en Valkenbergerweg). De Schietbergseweg heeft tot slot gedeeltelijk een 60km/u en een 50km/u-regime. Bij deze wegen is het juist gewenst om de snelheid te verlagen naar 30km/u, wegens het verblijfskarakter van die woonstraten en menging van snel en langzaam verkeer. Ook zorgt dit voor eenduidigheid.

3. *Er ontstaat schonere lucht en (beperkte) ontwikkelruimte in stikstofdepositie*.
   Onlangs is bekend geworden dat de generieke snelheidsverlagingen van 130 naar 100km/u op de snelwegen in Nederland niet meer gebruikt mag worden als compensatie in stikstofdepositie. Dit betekent dat bouwprojecten (verder) vertraging oplopen. Door de snelheidsverlagingen op de wegen aan de rand van het natura2000-gebied met de komgrensverlegging en aanpassingen van snelheidsregimes bij punten 1 en 2, ontstaat er enerzijds een verbeterde luchtkwaliteit en anderzijds een (beperkte) ruimte in stikstofcompensatie. In de verdere uitwerking van het Masterplan Welkom Veluwezoom wordt gekeken in hoeverre het mogelijk is om deze compensatie mee te wegen in de uitvoering van de projectonderdelen.

4. *De fietsoversteken op de rotondes kunnen in de voorrang worden gelegd*.
   De grote winst in de fietsaantrekkelijkheid en -veiligheid op zowel de route Velp - Dieren, als op de oversteekrelatie tussen het dorp Rheden en de natuur is dat de fietsoversteken op de rontondes met de Oranjeweg en de Groenestraat in de voorrang kunnen worden gelegd. Dit sluit ook aan bij de voorrangsregimes op twee andere aanwezige rotondes op de dorpenroute (in Velp). Op alle rotondes hebben de fietsers dan voorrang. Bijkomstig voordeel is dat bij deze fietsoversteken ook de aanleg van zebrapaden mogelijk is. Hiervan profiteren niet alleen busreizigers bij haltes ter plaatse, maar ook bezoekers van Nationaal Park Veluwezoom, het station en het centrum van Rheden. Dit is ook vastgesteld beleid in de Omgevingsvisie Buitengebied en het principeplan Welkom Veluwezoom. De ontwerpaanpassingen voor de rotondes worden in dit fietsproject uitgevoerd.

   Bijkomend voordeel is overigens ook dat eerdere ontwerpknelpunten (bijvoorbeeld beoogde grondaankoop en bestemmingsplanwijziging bij de Snippendaalseweg) niet meer aan de orde zijn.

5. *Veilige oversteekvoorzieningen en verbinding tussen dorp en natuur mogelijk*.
   Op een 60km-weg buiten de kom (situatie nu) komen in principe geen oversteekvoorzieningen voor, zoals een zebrapad. Bij een 50km-weg hoort zo'n voorziening juist wel. We willen de verbinding tussen het dorp en de natuur verbeteren. Daarom biedt het binnen de bebouwde kom leggen van de Arnehmsestraatweg ook de mogelijkheid voor langzaam verkeer om veiliger over te steken op een aantal plekken. Ter plaatse wordt het autoverkeer afgeremd door uitbuigingen bij middengeleiders en/of de aanleg van een verhoogd plateau bij de oversteekvoorziening. Er zijn al op diverse plekken middengeleiders aanwezig waar de snelheid eenvoudig verder teruggebracht kan worden. De uitvoering van de aanpak van deze vijf oversteeklocaties is geborgd in de projectuitwerking van het Masteplan Welkom Veluwezoom. Het gaat om de Heuvenseweg, Mauritiusstraat, Holtkampweg, Pinkelseweg en de weg Rozenbos.

6. *Inhaalverboden kunnen integraal toegepast worden.*
   Momenteel zijn op de Arnhemsestraatweg maar beperkt inhaalverboden van kracht en dit geeft verkeersveiligheidsrisisco's. Met de aanleg van de 50km-weg is er de kans om doorgetrokken asmarkeringen aan te brengen (niet ter hoogte van uitritten en langsparkeerstroken). Dit is gebruikelijk en maakt de weg verkeersveiliger.

7. *Adressering verduidelijkt en mogelijkheden voor bewoners verruimen*.
   Rondom de zijstraten Rozenbos, Schaarweg en Stationsstraat is het nu onduidelijk welke woningen bij welk dorp horen. De spoorlijn heeft hier ook invloed op. Daarnaast blijven bewoners aan en om de Arnhemsestraatweg verstoken van voorzieningen zoals kledinginzameling, omdat hun adressering formeel buiten de bebouwde kom ligt. Deze problemen worden voorkomen als de bebouwde komgrenzen verlegd worden.

8. *Waterberging kan beter worden geborgd*.

   Bij zware regenval op de zuidelijke hellingen van het Veluwemassief onstaan problemen in de waterafvoer. Hierover zijn vele berichten bekend. Door de Arnhemsestraatweg binnen de bebouwde kom te leggen, kan het wegprofiel smaller worden gemaakt en kunnen uitbuigingen van de weg bij middengeleiders onder een scherpere hoek gebracht worden voor meer snelheidsremming (dit, samen met kansen voor aanplant van groen, is ook nodig voor een zo goed mogelijke beleving van de wegsituatie binnen de bebouwde kom). Op enkele plekken kunnen ook bushaltehavens worden opgeheven (zie punt 9). Door dit alles ontstaat de kans om grote oppervlakten verharding terug te geven aan groen, kleine wadi's of andere waterberging. Dit is de koppelkans voor de opgave uit het Watertakenplan.

9. *Bussen kunnen halteren op de rijbaan*.

   Als de weg binnen de bebouwde kom ligt, kunnen haltehavens opgeheven worden en de bussen halteren op de rijbaan. Naast bovengenoemd voordeel van minder verhardingsoppervlak, geeft dit voor het verkeer ook heel af en toe een kleine onderbreking. Dit draagt bij aan betere oversteekmogelijkheden en ontmoediging van eventueel hardrijdend verkeer. Er zijn andere wegen bekend met halterende bussen op de rijbaan, waar de verkeersdrukte 3x zo groot is en het aantal bussen 2x zo hoog. Daar levert het geen doorstromingsproblemen op, dus op de Arnhemsestraatweg past deze maatregel ruim om uit te voeren. Het is wel raadzaam en de bedoeling dat bussen alleen op de rijbaan halteren ter hoogte van middengeleiders, of plekken waar achteropkomend autoverkeer fysiek geen passeermogelijkheid langs de stilstaande bus heeft.

10. *De uitkomst van het afwegingskader 30km/u is duidelijk*.

    Het CROW (landelijke richtlijnen voor weginrichting) heeft een afweegkader gemaakt voor welke 50km-wegen mogelijk 30km-wegen kunnen worden. In bijlage 1 staat dit afwegingskader. Als we de Arnhemsestraatweg met haar toekomstige inrichting beschouwen en invoeren in het afwegingsschema, dan blijkt dat de functie en inrichtingskenmerken aanwezig zijn om de weg als een 50km-weg te behouden.

Rijloper parallelwegen Rheden

In het raadsvoorstel uit 2020 staat dat voor de aanpak van de parallelwegen afstemming met aanwonenden plaatsvindt. Dit wordt uitgevoerd en we willen hier een pragmatische insteek hanteren. We gaan dus niet voor een optimale breedte van de rijloper (parallelweg) volgens eisen van de snelfietsroute, maar we kijken wat eenvoudig en duurzaam inpasbaar is. Ook is het gewenst om waar mogelijk voetpaden te behouden en de huidige verkeerdrempels fietsvriendelijker te maken.

E. Ontwikkelingen en aanpak in De Steeg

In De Steeg zijn een aantal ontwikkelingen die kansen geven en invloed hebben op de fietsverbinding Velp-Dieren.

Veilige oversteek langzaam verkeer bij nieuw gemeentehuis

De toegang voor fietsers naar het nieuwe gemeentehuis is straks anders. Er wordt nog bekeken of ook de inrit voor autoverkeer wijzigt. Door de verplaatsing van de bebouwde komgrens (zie D) wordt dit ook makkelijker. Om de nieuwe fietsoversteek aantrekkelijk en veilig te maken, passen we de oversteek aan in dit fietsproject. De aanpak is anders dan in het voorlopige ontwerp, omdat we ook bekijken of een goede voetgangersoversteek in combinatie met een bushalte mogelijk is. Meer hierover bij het volgende punt.

(Mogelijke) heroriëntering van bushaltes

Met de vervoerder en OV-autoriteit (Provincie Gelderland) kijken we of het mogelijk is om de hushaltes in De Steeg anders te oriënteren. Zo ontstaat de kans om voor de deur van het nieuwe gemeentehuis een bushalte te maken, wat logisch en duurzaam is. Andere bushaltes kunnen dan mogelijk verplaatst worden, bijvoorbeeld naar het nieuw te ontwikkelen centrumplein (zie volgende punt). Het is ook de bedoeling om waar mogelijk de fietspaden achter de bushaltes langs te leggen, zodat het veiligheidsconflict fietser-bus er niet meer is. Bij opheffing van een haltehaven is dit goed inpasbaar.

Optie om een centrumplein te creëren

Het centrale kruispunt in De Steeg is erg verkeerstechnisch ingericht. De verkeerslichteninstallatie (VRI) is verouderd en onder andere het budget hiervan kunnen we inzetten voor een veel vriendelijke en aantrekkelijke herinrichting van dit gebied. De kerk kan er mogelijk echt uitspringen als historisch aantrekkingpunt. Dit is ook benoemd in het Principeplan Welkom Veluwezoom en we kunnen ook hier de verbinding met de natuur via de Diepesteeg versterken.



De huidige inrichting is erg verkeerstechnisch. Kan hier een klein centrumplein komen met mooie bestrating waar verkeersdeelnemers juist meer mengen?

F. Maatregelpakket Zutphensestraatweg in Ellecom

In 2020 is tijdens de tracébepaling van de snelfietsroute bepaald dat er tussen De Steeg en Dieren geen maatregelen worden voorgesteld. Echter, voor het tracé in Ellecom zijn toch diverse kleine verbeteringen mogelijk en wenselijk en deze willen we oppakken in dit project. Omwonenden en de belangenvereniging hebben al suggesties hiervoor aangekaart bij de gemeente.

Ondanks dat het project van de snelle fietsroute Arnhem – Dieren in onze gemeente een andere wending heeft gekregen, denken we dat het voor de uitvoering van dit project nog mogelijk is om op basis van verkeersveiligheid en fietsstimulering subsidiegelden te verkrijgen bij de provincie en het rijk. Hiertoe zijn andere en nieuwe subsidieprogramma's beschikbaar.

4. Afstemming en draagvlak

Voor het verleggen van de bebouwde komgrenzen en aanpassen van snelheidsregimes moeten we de politieadviseur horen. Er zijn voorschriften waaraan wegen binnen de verkeerskundige komgrenzen moeten voldoen, zoals een bepaalde bebouwingsdichtheid. De kans is groot dat er een negatief advies vanuit de politie volgt op dit besluit. Toch is het gelet op de vele voordelen en motiveringen raadzaam om de bebouwde komgrenzen en snelheidsregimes aan te passen. Er zijn voorbeelden waarbij de komgrenzen veel minder passend zijn bij de omgeving en het gebruik van de weg, waar een wegbeheerder (gemeente) toch kiest voor het verruimen van de bebouwde komgrenzen. Bovendien hebben we voor de Arnhemsestraatweg echt een brede motivatie en ontstaan er koppelkansen, zoals bijvoorbeeld betere waterberging.

Hulpdiensten en de busvervoerder hebben mogelijk ook moeite met de snelheidsverlagingen. Hulpdiensten hebben een richtlijn dat zij bij voorkeur niet harder dan 20km/u boven de maximum toegestane snelheid rijden bij spoedgevallen. Toch voorzien we hierin beperkte werkelijke negatieve effecten en zijn we voornemens om het algemene belang door de vele voordelen zwaarder te laten wegen. Voor de busdienst geldt overigens ook dat er tijdswinst is, omdat vertrekkende bussen van een bushalte binnen de bebouwde kom voorrang hebben op het rijdende autoverkeer en zij dus sneller kunnen vertrekken.

Verder wordt met bewoners-/belangengroepen afgestemd over de maatregelen. Dat zijn aanwonenden van de Arnhemsestraatweg in Rheden, aanwonenden van de Hoofdstraat in De Steeg, aanwondenden van de Zutphensestraatweg in Ellecom en de belangenvereniging in Ellecom.

Tot slot is er een kans dat de belangengroep in Dalstein (Ellecom) vreest dat door de lichte afwaardering van de dorpenroute het verkeer op de N348 bij hen verder toeneemt. Deze effecten worden echter nihil of zelfs positief ingeschat, omdat met de aanleg van PRIS (ParkeerRouteInformatieSysteem) en bewegwijzering uit het Masterplan Welkom Veluwezoom het verkeer in drukke periodes juist beter over de dorpenroute geleid en verdeeld wordt. Ook wordt bij de uitwerking van het Masterplan een verkeersmodelscenario gemaakt voor de nieuwe situatie, waarmee het effect ook inzichtelijk wordt.

5. Inzet en middelen

Voor de fietsmaatregelen op verschillende plekken langs het tracé Velp-Dieren zijn diverse budgetten beschikbaar. Deels is er koppeling met beheergelden en ook is er koppeling met een uitvoeringsopgave van het Masterplan Veluwezoom. Hierdoor maken we werk-met-werk. Ook is de verwachting dat met de voorbereiding van sommige onderdelen subsidie kan worden vergaard. In totaal verwachten we ongeveer 1,5 miljoen euro beschikbaar te hebben voor het project.

De onderdelen moeten nog gefaseerd worden in overleg met wegbeheer en projectleiders. Kleinere maatregelen kunnen mogelijk in raambestekken meeliften. De verlegging van de bebouwde komgrenzen kan in eerste instantie gekoppeld worden aan aanpassing van de bebording & markering en het in voorrang brengen van de fietspaden op de rotondes. In een aparte fase kan dan de waterberging (versmalling rijbaan) en aanpak van de parallelwegen volgen.

Ook de herinrichting van het kruispunt in De Steeg kan als een aparte projectfase gezien worden.