Fietsoversteek Polseweg

3 varianten

Projectcode: P09156

Versie: 1.0



Colofon

Titel:	Fietsoversteek Polseweg
	3 varianten
Projectcode:	P09156
Versie:	1.0
Datum:	12-08-2025
Auteur:	D.Mensink
Controleur:	E. Dijkshoorn
Datum controle:	12-08-2025
Opdrachtgever:	Gemeente Lingewaard
Adviesbureau:	Civil Management B.V.
	Huismanstraat 6
	6851 GT Huissen
Telefoon:	026 4450099
Email:	info@civilmanagement.nl
Website:	www.civilmanagement.nl
Contactpersoon:	Stefan Peters
Telefoon:	06 20534320
Email:	stefan.peters@civilmanagement.nl

Handtekening projectleider	Handtekening opdrachtgever

Inhoudsopgave

1 Aanleiding en doel 3
2 Huidige situatie 4
3 Aansluitingsvarianten 5
3.1 Variant 1 5
3.2 Variant 2 6
3.3 Variant 3 8
4 Afweging en vervolg 10

Civil Management B.V.
Huismanstraat 6
6851 GT Huissen

ONDERDEEL VAN DAGNL. DE ADVIESGROEP NEDERLAND

1 Aanleiding en doel

In het kader van de gebiedsontwikkeling rondom de Polseweg en de nieuwe wijk *Slingerbos (rode cirkel)* in Huissen (gemeente Lingewaard) zijn een aantal nieuwe verbindingen gepland voor langzaam verkeer. De beoogde verbindingen lopen vanaf de wijk Slingerbos via de Bloemstraat richting sportvereniging Jonge Kracht. De aansluiting van het solitaire fiets- en voetpad op de Polseweg vraagt om een verkeerskundige verkenning, waarbij het accent ligt op verkeersveiligheid, herkenbaarheid en ruimtelijke inpassing.



Afbeelding 1 Solitair fiets- en voetpad wijk Slingerbos <--> Polseweg

De uitwerking van de vrijliggende trajectdelen van het nieuwe fiets- en voetpad vindt separaat plaats. In deze rapportage wordt ingegaan op drie varianten voor de aansluiting van het fiets- en voetpad op de Polseweg, met een oplopend ambitieniveau (minimaal, tussenvariant, maximaal). De uitwerking vormt de basis voor een verdere civieltechnische uitwerking en kostenraming.

2 Huidige situatie

De nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers gaat aansluiten op de Polseweg. De Polseweg is volgens het Addendum bij het Wegencategoriseringsplan Lingewaard 2020 gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/uur.
Ter plaatse van de beoogde aansluiting bestaat de weg uit een rijbaan van circa 5,00 meter breed met aan weerszijden aanliggende fietsstroken van elk 2,00 meter. De aanliggende fietsstroken zijn geen onderdeel van een formele hoofdfietsroute. Voor voetgangers is er op enkele gedeeltes een trottoir aanwezig langs de Polseweg, er ontbreekt wel een duidelijke doorlopende voetgangersverbinding. Ook ontbreekt een oversteekvoorziening voor zowel fietsers als voetgangers op de beoogde aansluitlocatie.
Tegenover de locatie van de beoogde aansluiting ligt een bedrijfspand, welke een in/uitrit heeft van het parkeerterrein de Polseweg op.



Afbeelding 2 Bestaande situatie beoogde aansluitlocatie

Op ongeveer 75 meter afstand van de beoogde aansluitlocatie bevinden zich momenteel twee bushaltes. Deze zijn door middel van een wegversmalling vormgegeven. Deze situering kan invloed hebben op de aansluiting van de nieuwe verbinding.


Afbeelding 3 Huidige bushaltes langs Polseweg

3 Aansluitingsvarianten

Voor de nieuwe aansluiting van het fiets/voetpad op de Polseweg is allereerst een afweging gemaakt of deze in of uit de voorrang moet worden ontworpen. Uit de Fietsberaadnotitie "Fietsoversteken in de voorrang" (versie 14 april 2020) blijkt dat fietsers alleen verantwoord in de voorrang kunnen worden geplaatst als aan een aantal strikte voorwaarden wordt voldaan. Deze voorwaarden hebben betrekking op de functie van de oversteek (zoals ligging op een hoofdfietsroute, bereidheid tot lokale afwaardering naar 30 km/uur en een beperkte verkeersintensiteit) en op het gebruik ervan (waaronder een intensiteit van minimaal 2.000 fietsers per etmaal en een duidelijke, continue fietsstroom). In dit geval is geen sprake van een hoofdfietsroute en wordt het aantal fietsers per etmaal op deze locatie als relatief laag ingeschat. Daarmee wordt niet voldaan aan de randvoorwaarden voor een veilige fietsoversteek met fietsers in de voorrang. Om die reden zijn in alle drie de varianten de fietsers ondergeschikt aan het gemotoriseerde verkeer gehouden en verlenen zij voorrang bij het oversteken van de Polseweg.

3.1 Variant 1

De minimale ontwerpvariant voorziet in een eenvoudige aansluiting van het fietspad op de rijbaan, waarbij haaientanden worden toegepast om de voorrangssituatie voor fietsers duidelijk te maken. Het fietspad is 3,5 meter breed en sluit haaks aan op de Polseweg. De aansluiting ligt schuin tegenover de inrit van Polseweg 22, wat betekent dat het zicht en de oversteekroute zorgvuldig gemarkeerd dienen te worden. Fietsers die rechtsaf slaan, kunnen eenvoudig invoegen op de bestaande fietsstrook. Voor overstekende fietsers wordt een blokmarkering op de rijbaan aangebracht om de oversteeklocatie herkenbaar te maken. Deze variant is technisch eenvoudig uitvoerbaar en kostenefficiënt, maar kent beperkte snelheidsremmende of attentieverhogende effecten voor het autoverkeer.

Voordelen:

- Lage kosten en minimale ingreep.
- Eenvoudig uitvoerbaar binnen bestaand profiel.

Nadelen:

- Beperkte attentiewaarde voor automobilisten.
- Geen snelheidsremming.
- Minder comfortabel voor overstekende fietsers.



Afbeelding 4 Variant 1

3.2 Variant 2

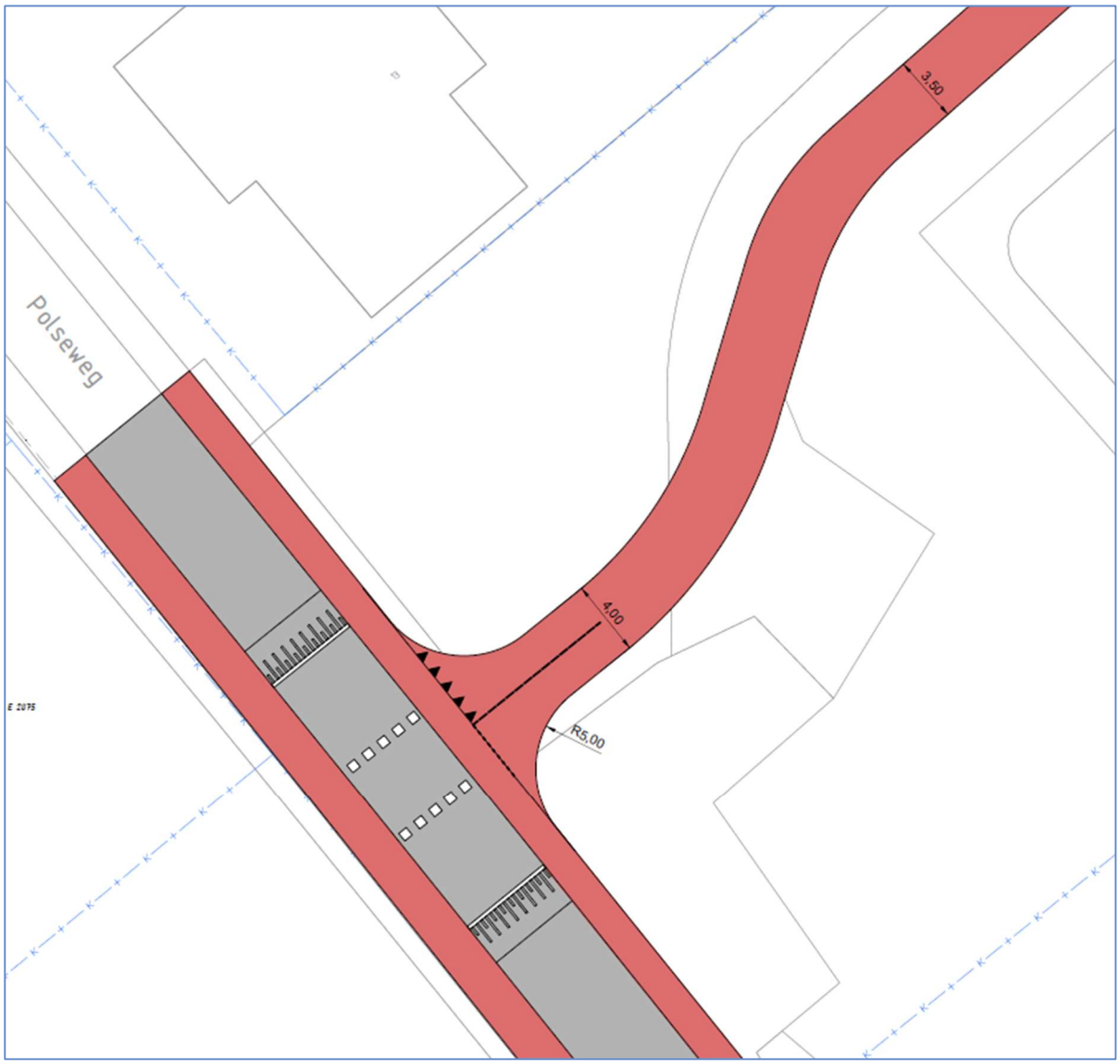
Een tweede variant voorziet in een verhoogde oversteek in de vorm van een plateau. Het fietspad sluit ook hierbij haaks aan op de Polseweg en bevindt zich recht tegenover de in/uitrit van Polseweg 22. In deze variant verbreedt het fietspad zich in de bocht tot een breedte van 4 meter, zodat fietsers comfortabeler van en naar de oversteek worden geleid. Het plateau bestaat uit een op- en afrit met elk een talud, met daaraan een vlak middendeel van vijf meter. De oversteek zelf is circa vier meter breed, waarmee de totale lengte van het plateau uitkomt op circa veertien meter. Deze opbouw biedt voldoende ruimte voor het veilig oversteken van fietsers en maakt het plateau goed waarneembaar voor gemotoriseerd verkeer. De verhoging van het wegdek zorgt daarbij voor een visuele en fysieke snelheidsremming voor het autoverkeer. Deze inrichting verhoogt de attentiewaarde en verlaagt de rijsnelheid van het autoverkeer, wat ten goede komt aan de veiligheid van overstekende fietsers.

Voordelen:

- Duidelijke oversteeklocatie.
- Verhoogde veiligheid door snelheidsremmend effect.
- Beter comfort voor overstekende fietsers.
- Aanleg van snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek bij kruispunt 50km/h-weg valt onder subsidiemogelijkheid (3.4.7; kostenkengetal €51.078)

Nadelen:

- Matige tot gemiddelde ingreep in bestaande infrastructuur.
- Invloed op afwatering en aansluitende verharding van perceel Polseweg22.



Afbeelding 5 Variant 2

3.3 Variant 3

De maximale variant omvat een herinrichting van de Polseweg ter hoogte van het aansluitpunt van het fietspad. In deze variant wordt de rijbaan fysiek uit elkaar getrokken, zodat er ruimte ontstaat voor een middensteunpunt tussen de twee rijrichtingen. Hierdoor kunnen fietsers de weg in twee etappes oversteken, wat de verkeersveiligheid aanzienlijk vergroot. Het fietspad wordt uitgevoerd met een breedte van 4 meter, waardoor er voldoende ruimte is voor tweerichtingsverkeer en comfortabel oversteken.

De oversteek wordt gecombineerd met een middenberm, optische versmallingen en een aangepaste wegas, waarmee de snelheid van gemotoriseerd verkeer structureel wordt verlaagd. Als aanvullende overweging kan in deze variant ook de nabijgelegen bushalte worden betrokken, waarbij de oversteek mogelijk iets verderop wordt gesitueerd voor een betere positionering en zichtlijn. De nieuwe oversteek maakt in deze opzet deels gebruik van het perceel aan de rechterzijde van de Polseweg (kavel E3301, agrarisch gebruik).

De noordelijke in/uitrit van Polseweg 22 komt in deze variant te vervallen als directe aansluiting op de Polseweg, vanwege de gekozen ligging van het middensteunpunt en de gewijzigde weginrichting. De locatie beschikt echter over twee in/uitritten; de zuidelijke in/uitrit blijft in deze variant wél beschikbaar en functioneel. De vraag is nog wel of dit consequenties heeft voor de logistieke stromen van het bedrijf. Door deze combinatie van maatregelen biedt deze variant maximale bescherming aan overstekende fietsers, maar vraagt het ook om een substantiële ruimtelijke ingreep en een hogere investering.

Voordelen:

- Hoogste verkeersveiligheid voor fietsers dankzij gescheiden oversteken in twee fasen.
- Oversteek valt sterk op in het aandachtsveld van automobilisten.
- Structurele snelheidsverlaging voor gemotoriseerd verkeer door herinrichting wegas.
- Mogelijkheid om bushalte logisch mee te nemen in het ontwerp.
- Aanleg van fietsoversteek via een middeneiland bij kruispunt 50km/h-weg valt onder subsidiemogelijkheid (3.4.6; kostenkengetal €46.988)

Nadelen:

- Ingrijpende herinrichting van het bestaande wegprofiel noodzakelijk.
- Hoger ruimtebeslag; gebruik van naastgelegen agrarische kavel vereist (E3301).
- Hogere kosten voor ontwerp, uitvoering en mogelijk grondaankoop.
- Inrit Polseweg 22 vervalt; herstructurering van erfontsluiting noodzakelijk.



Afbeelding 6 Variant 3

Civil Management B.V.
Huismanstraat 6
6851 GT Huissen

ONDERDEEL VAN
DAGNL.
DE ADVIESGROEP NEDERLAND

4 Afweging en vervolg

De keuze voor een aansluitingsvariant hangt uiteindelijk af van de prioritering van veiligheid, kosten en ruimtelijke haalbaarheid. De minimale variant biedt een basisoplossing, maar mist duidelijk comfort en veiligheid voor de overstekende fietser. De tussenvariant biedt een goede balans, waarbij snelheidsremming door middel van het plateau voor het autoverkeer de attentie op de overstekende fietser vergroot. De maximale variant is het meest veilig, maar vraagt een grotere investering en fysieke ingreep met consequenties voor de directe omgeving. Vooralsnog wordt geadviseerd om minimaal voor de tussenvariant te kiezen. Na akkoord op een voorkeursvariant kan de civieltechnische uitwerking inclusief kostenraming (SSK) worden opgesteld.