Memo oversteek Rijnwaalpad – Ressensestraat



Inhoud

1. Inleiding 3
2. Oordeel van de afwegingsnotitie 4
3. Oordeel over de situatie 5
3.1 Overwegingen bij huidige situatie 5
3.2 Rijnwaalpad 7
3.3 Openbaar vervoer 7
4. Afwegingen t.a.v. een nieuwe situatie 8
5. Projectie van de eisen op variant 9 11
6. Alternatieve oplossingen 12
6.1 Andere varianten uit de afwegingsnotitie 12
6.2 Nieuwe varianten? 12
6.3 Optimalisatiemogelijkheden 12
6.4 De huidige situatie? 14
7. Advies 15

1. Inleiding

Deze memo is opgesteld naar aanleiding van de keuze die gemaakt is voor de oplossing voor het knelpunt op de kruising tussen het Rijnwaalpad en de Ressensestraat. De gemaakte keuze heeft zowel vanuit openbaar vervoer als vanuit algemene verkeersveiligheid tot zorgen geleid (althans bij de opsteller van deze notitie) over deze oplossing. In deze memo wordt beschreven waaruit deze zorgen bestaan, en wat er aan de nu gekozen oplossing kan / moet gebeuren om de zorgen te verminderen of weg te nemen. Oordelen in deze memo zijn enkel gebaseerd op de afwegingsnotitie en op de keuze die na het vrijkomen van deze notitie is gemaakt; de afwegingsnotitie is het enige gebruikte document, geen andere notities, gespreksverslagen en dergelijke.

2. Oordeel van de afwegingsnotitie

Het rapport is degelijk opgebouwd en geeft blijk van voldoende diepgang en verkeerskundige expertise om in ieder geval een eerste trechtering in de varianten aan te brengen. De vraag is wel: Welke diepgang is nodig om tot één voorkeur te komen? Dat gezegd hebbende is het goed dat het bureau niet geprobeerd heeft om tot een enkele voorkeursvariant te komen, wetende dat daarvoor nog teveel onzekerheden waren.

Aanvullend zijn er twee aanmerkingen op de notitie:

- Wat niet in de afwegingsnotitie staat is een duiding van de effectiviteit afgezet tegen de kosten. Er zijn (zonder gewichten) maar 4 varianten die onder de streep positief scoren; 2, 3, 4 en (nipt) 9. De vraag: 'Rechtvaardigt de behaalde score de uitkosten en – in een aantal gevallen – de ruimtelijke impact van de variant?' wordt niet in de notitie niet beantwoord maar is hier wel relevant. Variant 9 is hierin exemplarisch; in de notitie staat letterlijk dat de variant niet optimaal is op het gebied van veiligheid (over deze zorgen meer in de volgende paragraaf). Met een prijskaartje van ca. € 1 mln is de vraag of deze variant dan wel de moeite en de kosten waard is. Een antwoord op deze vraag lijkt niet te zijn gegeven.
- Wat ook ontbreekt is een analyse van de huidige situatie en het hanteren van de huidige situatie als referentie in de beoordeling. Hoe scoort de huidige situatie op de verschillende beoordelingscriteria? Wat is nu exact het probleem? Dit helpt ook bij het vorige punt: het in perspectief plaatsen van de verschillende maatregelvarianten. Proportionaliteit kan hierbij een sleutelwoord zijn.

Wat betreft de keuze om geen gewichten toe te kennen aan de verschillende beoordelingscriteria; dit ligt natuurlijk vaak gevoelig. Vaak wordt gesteld dat het toekennen van gewichten een bestuurlijke aangelegenheid is. Ook is er het risico op (het verwijt dat) gewichten worden gebruikt om naar een bepaalde variant toe te redeneren. In die zin is het begrijpelijk dat er geen gewichten zijn toegekend.

Onbekend is hoe na het gereedkomen van de afwegingsnotitie de keuze op variant 9 is gevallen, terwijl de afwegingsnotitie afsloot met 4 varianten die een nadere uitwerking waard waren (waaronder variant 9).

3. Oordeel over de situatie

3.1 Overwegingen bij huidige situatie

In deze paragraaf wordt beschreven hoe de huidige situatie eruitziet en functioneert. Deze is in 2019 aangepast, waarbij het Rijnwaalpad uit de voorrang is gehaald t.o.v. de situatie daarvoor. De reden hiervoor is een discrepantie tussen inrichtingsaspecten die verkeersonveiligheid veroorzaakte:

- Er waren elementen die onterecht suggereerden dat de fietser uit de voorrang was: Het feit dat het gemotoriseerd verkeer rechtdoor reed en de fietser afsloeg (en daarbij ook vaart minderde). En ook het gegeven dat de weg juridisch gezien binnen de bebouwde kom ligt, maar qua omgevingsbeeld niet die uitstraling heeft. Een buiten-de-kom situatie wordt niet geassocieerd met het voorrang verlenen aan fietsers. Ook het feit dat de naderende fietser op het Rijnwaalpad a) pas laat in het zicht komt en b) pas laat kan laten zien dat hij de Ressensestraat gaat oversteken draagt bij aan het beeld van een fietsroute die uit de voorrang is.
- Daar tegenover zaten elementen die suggereerden dat de fietser wel voorrang had (wat ook zo was): De markering en bebording, het plateau, de asvernauwing in de rijbaan. De combinatie van de asvernauwing (1 auto-richting tegelijkertijd) verhoogde daarbij de taakbelasting van de automobilist aanzienlijk; hij had rekening te houden met zowel tegemoetkomende automobilisten als overstekende fietsers in de voorrang.

Vanwege deze tegenstrijdigheden in het weg- en omgevingsbeeld vonden er ongevallen en bijna-ongevallen met overstekende fietsers plaats. In afwachting van een definitieve oplossing voor dit knelpunt is in 2018 besloten om de fietsoversteek tijdelijk uit de voorrang te halen, om zo een coherent beeld voor alle gebruikers te creëren. Daarbij werd dan geaccepteerd dat de fietser op het Rijnwaalpad tijdelijk uit de voorrang ging, tegen de uitgangspunten van snelle fietsroutes in. De achterliggende conclusie: Gegeven de lokale kenmerken en de scope die toen gold (lees: korte termijn) is het niet mogelijk om een coherente en geloofwaardige verkeerssituatie te creëren waarbij de fietser in de voorrang kan blijven.

In figuur 1 wordt de situatie voor 2019 weergegeven en in figuur 2 de situatie sinds 2019.



Figuur 1: De oversteek van het Rijnwaalpad over de Ressensestraat anno 2018



Figuur 2: De oversteek van het Rijnwaalpad over de Ressensestraat anno 2020

Ten aanzien van de beoordeling van nieuwe varianten is het goed om notie te nemen van de hiervoor beschreven probleemanalyse en de conclusies en keuzes die daaruit volgden. Belangrijk is dat nieuwe oplossingen geen nieuwe discrepanties met zich meenemen wat betreft voorrangsregels, aangezien dergelijke discrepanties sterk bijdragen aan het ongevalsrisico. Een belangrijk gegeven hierbij is dat het omgevingsbeeld nog altijd geen binnen-de-kom uitstraling heeft; de bebouwingsdichtheid is laag, de woningen liggen veelal verder van de weg af en/of verborgen achter bomen, hagen en bosschages. Ook voor de inrichting van de weg zelf geldt dit; de as- en kantmarkering en het ontbreken van kantopsluiting suggereren een 80km-weg buiten de bebouwde kom. Zolang er geen structurele veranderingen aan dit weg- én omgevingsbeeld plaatsvinden is het lastig om van de fietsers en automobilisten gedrag te verwachten dat te associëren is met een situatie binnen de bebouwde kom.

3.2 Rijnwaalpad

Vanuit de doorstroming en comfort van de fietser is het een eis dat de fietser voorrang heeft op kruisend autoverkeer, en dat het alignement van de fietsroute zodanig is dat hij zijn route zo veel mogelijk op kruissnelheid kan rijden. Tussen Arnhem en Nijmegen is de Ressensestraat momenteel de enige locatie waar de fietser geen voorrang heeft op gemotoriseerd verkeer, en waar de fietser fysiek gedwongen wordt om sterk af te remmen.

3.3 Openbaar vervoer

Op de Ressenstraat rijdt bus 300 tussen Arnhem en Nijmegen, onderdeel van het HOV-netwerk BrengDirect. De doorstromingseis van HOV-lijnen stelt hoge eisen aan de inrichting van de Ressensestraat in het algemeen en van kruispunten in het bijzonder. Vanuit HOV ligt er de eis om de doorstroming van de bus zo vlot en zo zeker mogelijk te laten verlopen, met het oog op de kwaliteit van de busverplaatsing en het halen van de dienstregeling. Lijn 300 heeft aan de Ressensestraat geen haltes in de directe nabijheid van de oversteek van het Rijnwaalpad.

4. Afwegingen t.a.v. een nieuwe situatie

In hoofdstuk 3 zijn een aantal eisen t.a.v. de verschillende vervoerwijzen beschreven:

- Verkeersveiligheid algemeen: Coherentie tussen wegbeeld, verkeersbeeld en omgevingsbeeld. En een voorrangsregel die hierop aansluit.
- Fietser Rijnwaalpad: Vlotte en comfortabele doorstroming, zoveel mogelijk op kruissnelheid, in de voorrang.
- Openbaar vervoer: Vlotte en betrouwbare doorstroming van lijn 300.

Hierbij wordt gesteld dat het punt in de eerste bullit randvoorwaardelijk is t.o.v. de andere twee punten. Met andere woorden: Een vlotte doorstroming voor de fietser en bus kan alleen als dit vanuit verkeersveiligheid op verantwoorde wijze te realiseren valt.

De hamvraag is: Is dit mogelijk met een gelijkvloerse oplossing?

Vragen die hieruit voortkomen:

1. VRAAG: Zijn er mogelijkheden om (in de wetenschap dat het omgevingsbeeld een buiten-de-kom uitstraling heeft en houdt) het Rijnwaalpad in de voorrang te zetten die geloofwaardig is voor en opgevolgd wordt door gemotoriseerd verkeer op de Ressensestraat? Wat is hiervoor minimaal nodig?

   ANTWOORD:
   Het Rijnwaalpad in de voorrang op de Ressensestraat zou onder de volgende voorwaarden in de voorrang kunnen:
   a. De inrichting van de weg moet ter hoogte van de oversteek en direct daaromheen radicaal afwijken van de rest van het wegvak, om zo de automobilist volledig te laten focussen op wat er op en direct naast de weg gebeurt. Dit is nodig om de buiten-de-kom beleving en de (deels onbewuste) associatie dat je daar als automobilist door kunt rijden als het ware te ‘overrulen’.
   b. De naderingssnelheden van zowel de auto als de fietsers moeten de voorrangsregel ondersteunen. Dat houdt voor automobilisten in dat zij de oversteek met lage maar wel constante snelheid naderen, en voor fietsers dat zij de oversteek op kruissnelheid kunnen naderen en hooguit met een lichte afremming de oversteek zelf maken.
   c. De onderlinge zichtbaarheid van automobilisten en (brom)fietsers moet aansluiten bij de voorrangsregel. Dat houdt in dat automobilisten (brom)fietsers op minimaal 50 meter moeten kunnen zien naderen.
   d. De gekozen maatregel moet afdwingen dat fietsers ter hoogte van de oversteek een route / lijn kiezen waarop de automobilist – wiens taakbelasting hier toch al hoog is - kan anticiperen. Dat wil in ieder geval zeggen dat het voor de automobilist enigszins in te schatten moet zijn of de naderende fietser daadwerkelijk de Ressensestraat gaat oversteken én dat de kans op fietsers uit onverwachte richtingen minimaal is (geen spookfietsbewegingen).

2. VRAAG: Blijft de doorstroming van de bus voldoende op peil als deze voorrang moet verlenen aan de fiets?

   ANTWOORD:
   Om deze vraag te kunnen beantwoorden is inzicht nodig in:

a. Het aantal fietsoversteekbewegingen over de Ressensestraat.
b. (Te berekenen uit het voorgaande:) de gemiddelde wachttijd voor voertuigen voor de fietsoversteek.
c. Verliestijd als gevolg van het afremmen naar en optrekken vanaf de fietsoversteek en eventuele extra verliestijd als gevolg van extra maatregelen om de oversteek te faciliteren, zoals lokale snelheidsverlagingen, drempels/plateaus of – zoals variant 9 in de afwegingsnotitie – een rotonde.

a. Het aantal fietsoversteekbewegingen over de Ressensestraat
Hiervoor zijn de verkeerstellingen op het dichtstbijzijnde telpunt van het Rijnwaalpad geraadpleegd (Zwarteweg-noord, 2019). Deze laten op werkdagen op het drukste uur een gemiddelde intensiteit van 320 fietsers zien, beide richtingen tezamen. Op de drukste werkdagen in de drieweekse telperiode waren er meerdere uitschieters rond de 420 (brom)fietsers per uur. Rekenend met een jaarlijkse toename van 2% zou deze intensiteiten anno 2030 op gemiddelde werkdagen tot een drukste uurintensiteit van 400 (brom)fietsers leiden en op de drukste werkdagen tot 520.

b. De gemiddelde wachttijd voor voertuigen voor de fietsoversteek
Met behulp van de oversteekbaarheidsformule van het CROW is becijferd dat de wachttijd voor voertuigen voor alle hierboven genoemde fietsintensiteiten in de klasse '0 tot 5 seconden' zou vallen. Dit lijkt acceptabel, zeker in de wetenschap dat hier meerdere 'worst cases' op elkaar zijn gestapeld.

c. Extra verliestijd als gevolg van het afremmen naar en optrekken vanaf de fietsoversteek, en eventuele extra verliestijd als gevolg van extra maatregelen om de oversteek te faciliteren.
Bovenop de 'reguliere' wachttijd die voortkomt uit het wachten op naderende fietsers is er tijdsverlies als gevolg van het afremmen en weer optrekken en kan er, afhankelijk van de gekozen maatregel, extra tijd- en/of comfortverlies voor de bus zijn. Bijvoorbeeld vanwege drempels, plateaus of – zoals in variant 9 uit de afwegingsnotitie – een rotonde.

Met behulp van enkele eenvoudige vuistregels zijn enkele scenario's doorgerekend waarin gevarieerd is met de voorrangsregel, de maximumsnelheid en het al dan niet toepassen van een aanvullende maatregel als een rotonde. Het resultaat is te zien in de tabel in figuur 3. De weergegeven reistijden betreffen een wegvaklengte van 300 meter, waarin de oversteek van het Rijnwaalpad halverwege ligt.

Scenario	**Reistijd bus (s)**	**Verliestijd**
Vrije doorstroming (Vmax 50)	27	
Voorrang aan fiets (Vmax 50)	46	19
Voorrang aan fiets (Vmax lokaal 30)	57	30
Voorrang aan fiets + rotonde (Vmax = 50)	87	60

Figuur 3: Reistijden voor de bus per maatregelscenario

De cijfers laten zien dat:

a. De netto wachttijd voor naderende fietsers (die in alle scenario's op 3 seconden is gezet) in de praktijk slechts een fractie van de totale verliestijd is, en dat het

extra reistijdverlies door afremmen / optrekken en aanvullende maatregelen veel bepalender zijn voor de totale reis- en verliestijd.

b. De verliestijd in het scenario met een rotonde (variant 9) aanzienlijk oploopt, in de wetenschap dat het slechts één oversteeklocatie betreft.

5. Projectie van de eisen op variant 9

Teruggrijpend op de hamvraag aan het begin van hoofdstuk 4 wordt de volgende conclusie getrokken: Het is niet op voorhand onmogelijk om een oversteekvoorziening te realiseren met fietsers in de voorrang die aan alle eisen voldoet. Echter; variant 9 uit de afwegingsnotitie zou om tee redenen afvallen:

- Aan voorwaarde d onder vraag 1 wordt niet voldaan: De automobilist kan onvoldoende inschatten wat de naderende fietser gaat doen, temeer omdat de gekozen fietspadconfiguratie een aanzienlijke kans op spookfietsgedrag heeft. Vooral van fietsers vanuit Ressen (westtak) richting Arnhem (noordtak) en vanuit Bemmel (oosttak) richting Nijmegen (zuidtak). In theorie zou dit opgelost kunnen worden door het spookfietsen te faciliteren met tweerichtingenfietspaden rond de rotonde, maar dit vergroot de taakbelasting voor de automobilist dusdanig dat dit een onevenredig hoog verkeersveiligheidsrisico oplevert.
- Een rotonde gaat onevenredig veel ten koste van de reistijd voor de bus; 60 seconden extra ten opzichte van de huidige situatie en 30 tot 40 seconden extra ten opzichte van de oude situatie.

Ook aan voorwaarde a onder vraag 1 wordt niet op voorhand voldaan; er lijkt hier meer nodig dan alleen een rotonde om de binnen-de-kom uitstraling te creëren die nodig is om de associatie te wekken met het verlenen van voorrang aan fietsers. Het profiel van de toeleidende wegvakken moet hiervoor serieus aangepast worden (andere wegindeling en markering, kantopsluiting).

6. Alternatieve oplossingen

6.1 Andere varianten uit de afwegingsnotitie

De afwegingsnotitie bevat 3 varianten waarbij er sprake is van een gelijkvloerse voorziening met fietsers in de voorrang: 3, 9 en 10. De varianten 3 en 9 zijn beiden rotondes, waarbij voor variant 3 hetzelfde oordeel geldt als voor variant 9; deze voldoet niet aan de eerder in deze notitie gestelde eisen. Voor variant 10 geldt dit ook, maar deze variant heeft wel optimalisatiemogelijkheden om de uitvoering alsnog te laten voldoen. Wanneer variant 10 wordt beschouwd in het licht van de in hoofdstuk 4 gestelde vragen / eisen:

> 1a: Het ontwerp van variant 10 voldoet nog niet helemaal aan de eis van een radicaal anders ingerichte zone, maar dit zou wel aangevuld kunnen worden. Zie ook paragraaf 6.3.
>
> 1b: De lage naderingssnelheden maken al wel deel uit van het ontwerp, maar worden pas te laat voor de oversteek ingezet. Het is wenselijker om een iets grotere 30km-zone te maken waar de oversteek in ligt, in plaats van dat de 30km-zone enkel uit de oversteek bestaat. Dit kan gecombineerd worden met de inrichting conform 1a. Zie ook paragraaf 6.3.
>
> 1c: Aan de onderlinge zichtbaarheid wordt voldaan, mits hiermee rekening wordt gehouden als het gaat om bomen, bosschages en hagen.
>
> 1d: Automobilisten kunnen voldoende anticiperen op naderende fietsers, en spookfietsen lijkt hier niet (zomaar) aan de orde.
>
> 2: De totale verliestijd van de bus in deze variant is in de spits ca. 30 seconden (zie figuur 3); een halvering ten opzichte van de rotonde.

Wat betreft de beoordeling van variant 10 in de afwegingsnotitie wordt nog opgemerkt dat de '-' die is toegekend vanwege de te grote omrijdfactor niet ondersteund wordt, aangezien de oversteeklocatie slechts 70 meter opschuift ten opzichte van de huidige locatie (wat deels weer gecompenseerd wordt doordat er geen scherpe bochten meer in zitten), en er geen sluip-alternatieven zijn voor het doorgaand fietsverkeer.

6.2 Nieuwe varianten?

Qua kruispuntvorm lijkt de afwegingsnotitie volledig; er lijken niet direct nieuwe kruispuntvormen in beeld voor de oversteek van de Ressensestraat. De hoofdvormen (voorrangskruising, VRI, rotonde, ongelijkvloers) komen in de afwegingsnotitie allemaal in bod. Eventueel zou nog geschoven kunnen worden met de exacte locatie, maar er wordt ervan uitgegaan dat dergelijke ingrepen al in een eerder stadium zijn beschouwd.

Een alternatieve inrichtingsfilosofie komt voort uit LARGAS: LAngzaam Rijden GAat Sneller. Dit omvat oplossingen zoals ovatonde-achtige configuraties en andere opties die uitgaan van een (al dan niet natuurlijke) snelheidsremming voor gemotoriseerd verkeer. De ervaring in Nederland leert echter dat dit vrijwel altijd gepaard gaan met zeer ruimte-intensieve maatregelen waarvoor hier de benodigde ruimte ontbreekt.

6.3 Optimalisatiemogelijkheden

Met de basis van variant 10 (een gelijkvloerse fietsoversteek in de voorrang) als vertrekpunt lijken er mogelijkheden die het waard maken om deze variant zodanig verder uit te detailleren dat deze aan de eisen uit deze notitie voldoet. Inspiratie hierbij komt van de herinrichting die de gemeente

Nijmegen in 2015 heeft uitgevoerd aan de Kwakkenbergweg in Nijmegen-oost, ter hoogte van de Montessorischool, het Erica Terpstra Sportfondsenbad en enkele andere sportcomplexen. Net als de Ressensestraat is ook hier slechts beperkt sprake van een binnen-de-kom omgevingsbeeld. Hier is over een lengte van ca. 200 meter een 30km-weg gecreëerd waarin de weginrichting substantieel afwijkt van de aansluitende wegvakken. De aansluitende wegvakken zijn 50km-wegen met een enkele rijloper van grijs asfalt plus rode suggestiestroken, maar op het 30km-gebied is een inrichting toegepast die enigszins doet denken aan een fietsstraat: twee losse rijstroken, van elkaar gescheiden door een overrijdbare en lichtbollende klinkerstrook. Zowel de rijstroken als de klinkerstrook zijn rood uitgevoerd. Bij de beide uiteinden wordt de 30km-weg ingeleid door drempels met geleiders. In het 30km-wegvak liggen enkele veelgebruikte uitritten en een zebrapad, maar niet meteen bij het begin / eind. De snelheid wordt al op enige afstand vóór het zebrapad afgeremd waardoor de automobilist niet meer bezig is met afremmen wanneer hij bij het zebrapad komt, en dus zijn aandacht meer op het zebrapad zelf kan richten. Mede door het toepassen van een portaal met bord L02 erop is het zebrapad al ruim van tevoren zichtbaar, ondanks het doorlopende omgevingsbeeld (bomen). In figuur 4 wordt een vijftal wegbeelden getoond van het passeren van dit wegvak vanuit het perspectief van de automobilist.



Figuur 4: Wegbeelden van de passage van het lokale 30km-wegvak op de Kwakkenbergweg in Nijmegen-oost

Uiteraard zijn er qua gebruik enkele grote verschillen tussen beide locaties; bij de Kwakkenberg worden vooral in-/uitgaande scholieren en sporters bediend (zowel voetgangers als fietsers), en wordt ook de uitwisseling van gemotoriseerd verkeer gefaciliteerd (parkeren zwembad), terwijl bij de Ressensestraat een snelle fietsroute wordt gekruist. Op (dit deel van) de Kwakkenbergweg rijdt geen

bus. De bruikbaarheid van dit voorbeeld zit hem dan ook slechts deels in de concrete inrichting, maar vooral in de achterliggende gedachte: Het creëren van een zone van enkele honderden meters, waarin het wegbeeld gedurende deze afstand substantieel verandert en daarmee het verwachtingspatroon, focus en (rij)takenpakket van de automobilist. Binnen deze zone wordt de aankomende automobilist gestimuleerd (of gedwongen) zijn snelheid en zijn attentieniveau voor te bereiden op de naderende fietsoversteek waar hij/zij voorrang moet verlenen. Tegen de tijd dat hij bij de oversteek aankomt, heeft hij voldoende ruimte, (constante) snelheid, tijd en aandacht om het gewenste gedrag te vertonen; het anticiperen op naderende fietsers en hen voorrang geven.

Passend bij het gebruik van de oversteek aan de Ressensestraat zijn – in afwijking van de Kwakkenbergweg – de volgende maatregelen denkbaar:

- Geen traditionele drempels maar busvriendelijke. De bus moet hierdoor weliswaar nog steeds afremmen naar 30, maar dan zonder nóg meer tijd- en comfortverlies als gevolg van traditionele drempels.
- Ter hoogte van de fietsoversteek een afwijkende verhardingskleur, waarin het Rijnwaalpad doorloopt t.o.v. de Ressensestraat (maar waarin het 30km-vak op zijn beurt een afwijkende kleur en/of materialisering heeft t.o.v. de rest van de Ressensestraat).
- Een maatwerkprofiel waarin de bomen in de tussenberm van de Ressensestraat zoveel mogelijk behouden kunnen blijven.

Het 30km-regime stelt minder strenge eisen aan de zichthoeken dan een 50km-regime maar het zicht vanaf de weg naar het fietspad blijft ook in deze configuratie een belangrijk aandachtspunt. Dit geldt ook voor de buiten-de-kom uitstraling. Laatstgenoemde wordt in ieder geval deels ondervangen door de focus van de automobilist te verleggen.

Op basis van de hiervoor beschreven beschouwing lijkt een nadere uitwerking van variant 10 vanuit verkeerskundig oogpunt de moeite waard.

6.4 De huidige situatie?

Behoudens (misschien!) een optimaliseerde versie van variant 10 zoals hiervoor beschreven lijken er vrijwel geen gelijkvloerse oplossingsrichtingen mogelijk waarbij het Rijnwaalpad in de voorrang kan en aan de verschillende eisen m.b.t. verkeersveiligheid en HOV voldaan wordt. Indien ook ongelijkvloerse varianten niet mogelijk blijken, rijzen twee vragen:

- Hoe zwaar weegt een Rijnwaalpad in de voorrang ten opzichte van nadelen / risico's op andere thema's, en ten opzichte van kosten en ruimtelijke impact?
- Hoe ernstig is het doorstromingsknelpunt bij het uit de voorrang houden van het Rijnwaalpad, in de wetenschap dat er nu in ieder geval coherentie is tussen de inrichting, de verkeersregels, het gedrag en de taakbelasting van de verkeersdeelnemers?

7. Advies

Op basis van wat er in de voorgaande hoofdstukken beschreven is wordt geadviseerd om:

- Variant 9 niet langer als voorkeursvariant te hanteren voor de oversteek van het Rijnwaalpad over de Ressensestraat. De risico's qua verkeersveiligheid en de achteruitgang van de HOV-doorstroming zijn onevenredig / onnodig hoog.
- Variant 10 te optimaliseren conform de handreikingen uit paragraaf 6.3, en hiervoor een interactief ontwerpproces toe te passen met input vanuit wegontwerp, verkeerskunde maar ook verkeerspsychologie en ruimtelijke kwaliteit. Indien deze configuratie ook toegepast kan worden op een andere oversteeklocatie dan t.hv. het sportpark zou deze natuurlijk ook uitgewerkt kunnen worden.
- Om de geoptimaliseerde versie van variant 10 niet alleen op zijn eigen merites te beoordelen, maar daarnaast ook af te zetten tegen de huidige situatie (wat in de afwegingsnotitie niet is gebeurd), en daarbij in ieder geval de twee vragen uit paragraaf 6.4 te beantwoorden.