

In opdracht van:
Gemeente Overbetuwe

Projectnummer:
6272-R-E

Datum:
4 december 2018



Analyse en advies Fietsstructuur Olympiasingel Elst

1.	INLEIDING	4
1.1	Uw vraag	4
1.2	Leeswijzer	4
2.	WERKWIJZE EN UITGANGSPUNTEN	5
2.1	Toegepaste methodiek	5
2.2	Gehanteerde uitgangspunten en aannames	5
2.3	Beschrijving huidige situatie fietsstructuur op hoofdlijnen	6
3.	ANALYSE FIETSSTRUCTUUR	9
3.1	Analyse fietsstructuur vanuit gemeentelijk beleid	9
3.2	Analyse fietsstructuur vanuit richtlijnen CROW	11
3.3	Conclusies over de fietsstructuur	12
4.	ANALYSE VORMGEVING EN INRICHTING SEGMENTEN EN KRUISINGEN	13
4.1	Analyse fietspad noordzijde Olympiasingel	13
4.2	Analyse vormgeving fietspad zuidzijde tussen Rijksweg-Zuid en sportpark De Pas	13
4.3	Analyse vormgeving fietsroute over Sportpark De Pas	15
4.4	Analyse kruising/ontsluiting sportpark De Pas en in ontwikkeling zijnde woonwijk De Pas	16
4.5	Analyse tweerichtingenfietspad tussen sportpark De Pas en TEOstraat	18
4.6	Analyse kruising TEOstraat	18
4.7	Analyse fietsverbinding Korte Bemmelseweg en Olympiasingel	19
5.	ADVIES	21
5.1	Conclusies over op te lossen knelpunten	21
5.2	Advies over oplossingsrichtingen	22





Colofon

Tekst en afbeeldingen:

Martijn Schutte

Ties van Ederen

Alex Roedoe

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.





1. INLEIDING

1.1 Uw vraag

Mede naar aanleiding van twee zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan 'Elst, Sportcomplex De Pas' heeft de gemeente Overbetuwe behoefte aan een visie/advies op de fietsstructuur en de afwikkeling van het fietsverkeer rondom de Olympiasingel tussen de rotonde Rijksweg-Zuid en het spoorviaduct. In het bijzonder wordt aandacht gevraagd voor de vormgeving van de ontsluiting van het sportpark De Pas voor fietsers en een veilige afwikkeling van het fietsverkeer ter plekke. Dit betreft de kruising met de Olympiasingel tot en met het parkeerterrein op sportpark De Pas.

De huidige fietsstructuur laat een divers beeld zien, met name aan de zuidzijde van de Olympiasingel. Aan de noordzijde van de Olympiasingel worden in de toekomst gefaseerd nieuwe woonbuurten gerealiseerd, aan de zuidzijde wordt het huidige sportpark De Pas herontwikkeld tot een sport- en recreatiepark. Het is de intentie om het sportpark autoluw te maken, o.a. met een parkeercode ("bij uitspelen elders verzamelen, bij thuisspelen op de fiets"). De twee ingediende zienswijzen van een bewonersvereniging en de Fietzersbond bevatten zorgen over de verkeersveiligheid van de kruising Olympiasingel –De Pas en de ontsluiting van sportpark De Pas, alsmede de parkeerdruk en ongewenst parkeren in bermen tijdens piektijden. Mobycon is gevraagd een visie op de fietsstructuur rondom de Olympiasingel te geven.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we de toegepaste methoden, onze uitgangspunten en aannames en voorbehouden en de consequenties voor de analyse en adviezen die volgen in de hoofdstukken hierna.

In hoofdstuk 3 analyseren we de fietsstructuur rondom de Olympiasingel tussen Rijksweg-Zuid en het spoorviaduct inclusief de inbedding in het regionale en lokale netwerk vanuit het perspectief van het gemeentelijk beleid en richtlijnen van het CROW.

In hoofdstuk 4 analyseren we de inrichting en vormgeving van enkele trajecten en kruisingen binnen de fietsstructuur waarbij we de huidige en toekomstige situatie vergelijken met beleidsuitgangspunten en CROW-richtlijnen. Hierbij focussen we op knel en verbeterpunten.

In hoofdstuk 5 geven we een advies waarbij we een onderscheid maken tussen in onze noodzakelijke maatregelen en gewenste maatregelen waarbij we bij deze laatste categorie ook de consequenties op hoofdlijnen in beeld brengen.

2. WERKWIJZE EN UITGANGSPUNTEN

2.1 Toegepaste methodiek

Voor onze analyse hebben we enerzijds gekeken naar de huidige situatie zoals die blijkt uit luchtfoto's en opnamen van Cyclomedia (streetsmart.cyclomedia.nl) en anderzijds naar beleid van de gemeente Overbetuwe en richtlijnen van het CROW over fietsverkeer, wegontwerp en kruispunten. Bij gebrek aan tellingen baseren we ons op modelberekeningen van de gemeente voor wegverkeer voor de jaren 2017 en 2027, enkele specifieke kenmerken van het gebied en het (beoogde) gebruik ervan en wat daarover wordt geschreven in zienswijzen van fietsersbond en de bewonersvereniging Brienenshof. Tot slot heeft Mobycon ook haar ervaringen met andere projecten in de gemeente Overbetuwe en elders betrokken in de analyse.

Op basis van deze analyse op zowel structuur-, wegvak- als kruispuntniveau, hebben we adviezen geformuleerd waarbij we onderscheid maken in noodzakelijk geachte maatregelen als ook maatregelen die meer of mindere mate wenselijk zijn. Daar waar door het ontbreken van harde telgegevens sprake kan zijn van meerdere uitkomsten hebben we dit expliciet benoemd.

De scope van dit onderzoek beperkt zich tot het deel van de Olympiasingel tussen de Rijksweg-Zuid en het spoorviaduct, te zien in figuur 1. Uiteraard nemen we voor zover relevant de aangrenzende aansluitingen op netwerk niveau mee.



Figuur 1 Projectgebied weergegeven binnen witte rechthoek

2.2 Gehanteerde uitgangspunten en aannames

Beleid

We hebben ons gebaseerd op het volgende gemeentelijk beleid

- “Overbetuwe fietst verder; naar een optimaal fietsnetwerk tussen de kernen” (8-11-2017).

Richtlijnen

We hebben de huidige verkeerssituatie geanalyseerd met behulp van de volgende CROW-publicaties:

- Basiskkenmerken wegontwerp, publicatie 315, 2012.
- Basiskkenmerken kruispunten, publicatie 315a, 2015.
- ASVV, zesde editie, 2012.
- Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2016.



Verkeersintensiteiten

- Er zijn geen recente telgegevens voor fietsers en motorvoertuigen en opdrachtgever heeft aangegeven deze nu ook niet te willen uitvoeren.
- We zijn uitgegaan van de door de gemeente aangeleverde modelgegevens voor intensiteiten en samenstelling van het wegverkeer in 2017 en 2027. Fietsers zijn niet meegenomen in dit model.
- Voor het fietsverkeer gaan we er van uit dat kruisend verkeer van en naar sportpark De Pas en op sportpark De Pas het grootst is in het weekend rondom de wedstrijden en rondom trainingen en dat het daarbuiten relatief rustig is op het sportpark. Met de nieuwe inrichtingsplannen waarbij ook recreatieve functies worden toegevoegd, is het te verwachten dat ook op andere tijdstippen meer fietsverkeer van – met name jongere – bezoekers zal toenemen. Dit geldt des te meer na realisatie van de nieuwe woonbuurten ten noorden van de Olympiasingel.
- We nemen aan dat de etmaalintensiteiten op het sportpark De Pas onder de 4.000 motorvoertuigen blijven, aangezien het een doodlopende weg is met alleen het sport- (en recreatie)park, de scouting en de postduivenvereniging als bestemming. Dat wil niet zeggen dat er op spitsuren door parkerend verkeer geen conflicten kunnen optreden met doorgaand fietsverkeer en bestemmingsverkeer op sportpark De Pas. Gezien de doelgroep van jongeren en kinderen op het sportpark betekent dit dat we breder moeten kijken dan alleen de richtlijnen. Bovendien loopt er een belangrijke schoolfietsroute via het tracé Olympiasingel tussen Elst en Bemmelen.
- Door de ontwikkeling van woonwijk De Pas ten noorden van de Olympiasingel zal het verkeer op de kruisingen ter hoogte van sportpark De Pas en de TEOstraat gaan toenemen. In de ontwikkelvisie van woonwijk De Pas wordt er uitgegaan van ongeveer 400 woningen, waarvan 320 woningen ten zuiden van de Groenestraat. Het verkeer dat door deze 320 woningen wordt gegenereerd zal zich verspreiden over beide kruisingen met de Olympiasingel. Gemeente Overbetuwe geeft aan dat er met verschillende scenario's is gerekend en er geen sprake zal zijn van problemen met verkeersafwikkeling op beide kruisingen. Dit nemen wij voor kennisgeving aan. In de aangeleverde modelberekeningen 2027 zijn de nieuwbouwwoningen meegerekend in de verkeersintensiteiten.

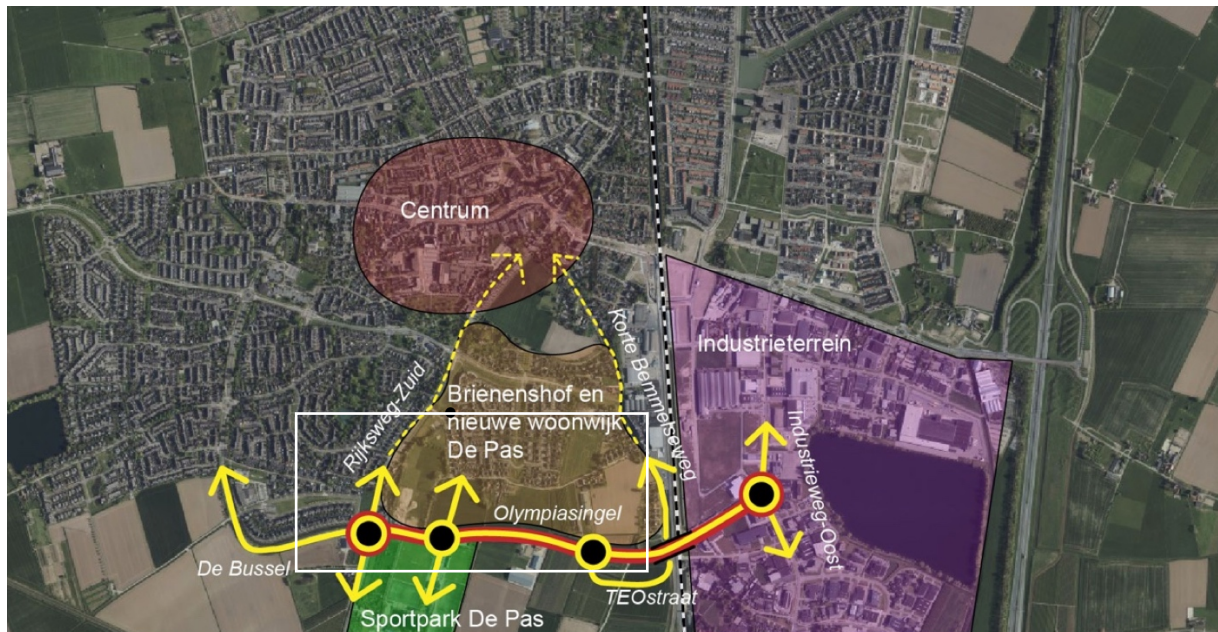
Algemeen en overig

- We kijken niet alleen naar inrichting en regels maar ook naar de logica van de fietser.
- Uit de zienswijzen zou blijken dat er tijdens piekmomenten op sportpark De Pas te weinig parkeercapaciteit zou zijn en er sprake is van zoekend verkeer en illegaal parkeren in de berm van de Olympiasingel. Bij gebrek aan tellingen, nemen we dit voor kennisgeving aan.
- Wat betreft de ontwikkeling van woonwijk de Pas gaan we uit van de structuur in figuur 1 waarbij we de vormgeving van de kruisingen als 'nader te bepalen beschouwen'. Op basis van onze analyse zullen we hierover adviseren.
- We gaan er conform de plannen van de gemeente vanuit dat auto's ten noorden van de Groeneweg niet via de nieuwe woonwijk naar de Olympiasingel kunnen rijden en omrijden via Rijksweg-Zuid.

2.3 Beschrijving huidige situatie fietsstructuur op hoofdlijnen

De Olympiasingel is een onderdeel van de ring- of tangentenstructuur in Elst. Ter hoogte van de Olympiasingel is er niet- of nauwelijks sprake van bebouwing maar de Olympiasingel is wel gekenmerkt als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u. Als de bebouwing meer dan 25 meter uit de as van de weg ligt, wordt de beleving van de bebouwde kom belangrijk minder (CROW, Wegontwerp bibeko met ASVV/bebouwde komgrenzen, 1999). Er kan dus geconcludeerd worden dat gedrag dat in een bebouwde kom verwacht wordt, hier minder van toepassing is.

Dit zal betekenen dat automobilisten geneigd zijn met een hogere snelheid te rijden en fietsers meer op hun hoede zijn. Zie figuur 2 voor de ligging van de Olympiasingel binnen de verkeersstructuur van Elst.



Figuur 2: ligging van de Olympiasingel rood/geel) in het zuidelijk deel van Elst met de belangrijkste aansluitingen in het netwerk voor fietsverkeer(geel) en de scope van deze rapportage (witte rechthoek).

Voor het fietsverkeer is de Olympiasingel een doorgaande verbinding tussen de zuidelijke en zuidwestelijke wijken van Elst met het industrieterrein en Bommel. Als doorgaande oost-westverbinding is er concurrentie met de meer centraal gelegen route door het centrum van Elst. Beleidsmatig geldt deze laatste route wel als hoofdroute in tegenstelling tot de Olympiasingel. Qua kruisend verkeer zijn er doorgaande routes vanuit Elst-Centrum over de Rijksweg-Zuid en in mindere mate de Korte Bemmelseweg die aansluit op het viaduct over het spoor. Tot slot heeft het sportpark De Pas een aansluiting op de Olympiasingel. In de toekomst wordt deze aansluiting uitgebreid tot een kruising waarop ook een gedeelte van de te bouwen woonwijk De Pas wordt aangesloten. Deze wijk wordt gebouwd aan de noordzijde van de Olympiasingel.



Figuur 3: schematische weergave fietsstructuur Olympiasingel

Zie figuur 3 voor een schematisch overzicht van de fietsstructuur. Over de gehele lengte van het onderzochte tracé ligt er aan de noordzijde van de Olympiasingel een vrijliggend fietspad in één richting (van oost naar west). Dit fietspad heeft komende vanaf het viaduct aansluitingen op de Korte Bemmelseweg via een aftakkend fietspad (eenrichtingsverkeer) en sportpark De Pas (oversteek Olympiasingel). In de toekomst komt er een oversteek richting de TEOstraat maar nu is het niet mogelijk om hier over te steken.



Het fietspad zelf loopt ononderbroken door. Alleen tussen de Groeneweg en de kruising Olympiasingel/De Pas is via betonplaten een tijdelijk tweerichtingenpad aangelegd. Deze tijdelijke situatie zal bestaan totdat de nieuwe woonwijk De Pas inclusief fietsvoorzieningen op de kruising Olympiasingel/De Pas wordt aangesloten.

Er ontbreekt een 'oprit' vanaf de Korte Bemmelseweg naar het noordelijke fietspad langs de Olympiasingel. In de huidige situatie word je vanaf de Korte Bemmelseweg onder de Olympiaweg doorgeleid waarna je bij de kruising met de TEO straat aan de zuidzijde op het tweerichtingsfietspad komt.

Aan de zuidzijde bestaat de fietsroute uit een aantal verschillende segmenten met elk verschillende kenmerken welke verderop in hoofdstuk 3 (structuur/netwerk) en 4 (vormgeving) nader aan de orde komen:

1. Tussen de Rotonde Rijksweg-Zuid (met fietspad rondom in één richting) en sportpark De Pas een eenrichtingsfietspad.
2. Over sportpark De pas loopt de fietsroute via een weg (De Pas, erftoegangsweg binnen bebouwde kom) met aan weerszijden fietsuggestiestroken.
3. Ter hoogte van de kruising Olympiasingel – sportpark De Pas en het parkeerterrein is er sprake van een onduidelijke situatie.
4. Vanaf het parkeerterrein tot en met de aansluiting met de TEOstraat ligt er een tweerichtingenfietspad.
5. Vanaf de aansluiting met de TEOstraat ligt er op (en over) het viaduct een eenrichtingsfietspad (van west naar oost) terwijl het tweerichtingsfietspad doorgaat langs en onder het viaduct door richting TEOstraat en Korte Bemmelseweg.

Ten westen van het onderzoeksgebied (en dus de Rotonde Rijksweg-Zuid) is er sprake van weer een andere structuur: hier wordt het fietsverkeer volledig afgewikkeld via woonstraat De Volger aan de noordzijde en is er geen sprake van vrijliggende fietspaden. De rotonde bij de Rijksweg-Zuid fungeert als een soort verdeelpunt voor fietsverkeer tussen de Rijksweg, Bussel en Olympiasingel met een fietspad op de rotonde in één richting en aan weerszijden is er dus geen sprake van een doorgaande fietsstructuur in oost-westrichting. Oostelijk van het spoorviaduct loopt de Olympiasingel met eenrichtingsfietspaden aan weerszijden tot de rotonde Industrieweg-Oost die in één richting befietst kan worden met op de aansluitende Industrieweg-Oost ook aan weerszijden eenrichtingsfietspaden.



3. ANALYSE FIETSSTRUCTUUR

3.1 Analyse fietsstructuur vanuit gemeentelijk beleid

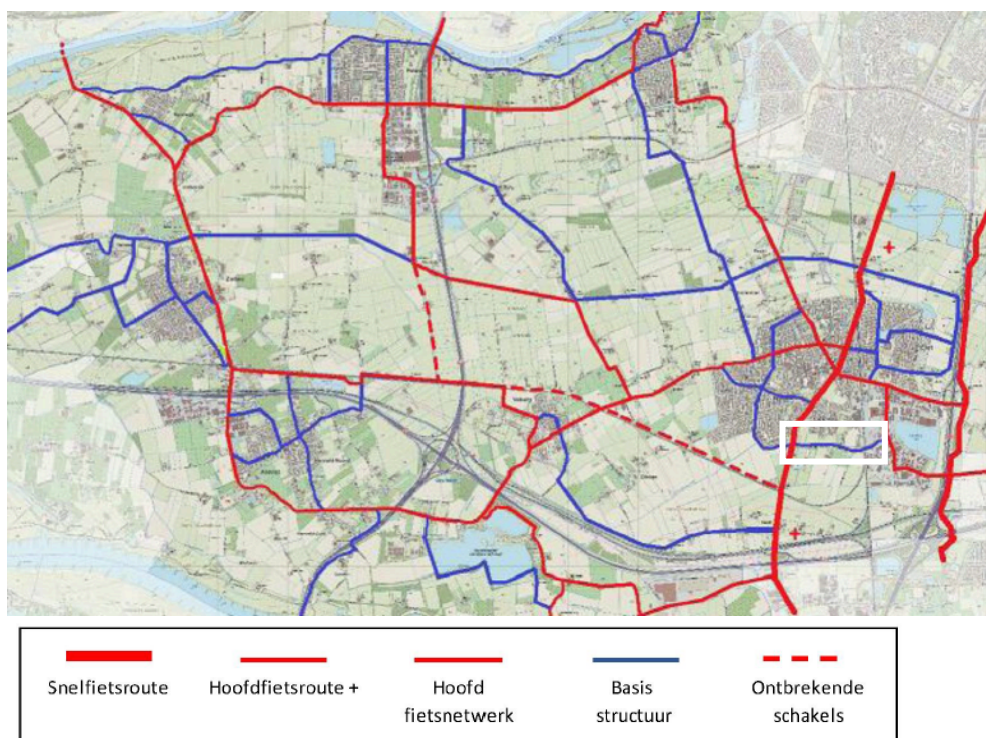
Het gemeentelijk mobiliteitsplan Overbetuwe 2003-2013 hebben we buiten beschouwing gelaten omdat deze verouderd is. Er wordt gewerkt aan een nieuwe omgevingsvisie maar deze is nog niet gereed. We focussen daarom op het document: “Fietsvisie Overbetuwe fietst verder; naar een optimaal fietswerk tussen de kernen” (8-11-2017).

Gemeente Overbetuwe wil op meerdere fronten de kwaliteit van het fietsen in de gemeente verbeteren. In deze fietsvisie is het fietsnetwerk voor de gemeente benoemd met daarin vier niveaus waarbij de focus ligt op fietsen *tussen* kernen: snelfietsroutes, hoofdfietsroutes+, hoofdfietsroutes en basisfietsroutes. Zie onderstaande tabel en figuur 4. De Olympiasingel behoort tot de basisfietsroutes. Deze routes ‘voeden’ het hoofdfietsnet en bestaan o.a. uit lokale verbindingen binnen de kernen. De kwalitatieve eisen die gemeente stelt aan de basisfietsroutes zijn als volgt:

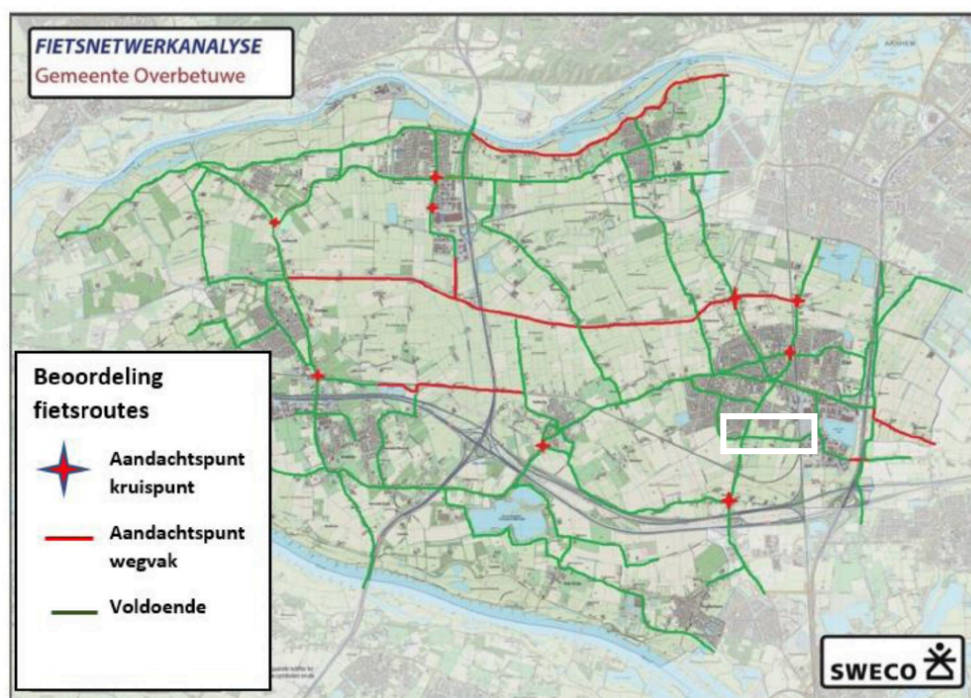
Basisstructuur	
Functie en gebruik	Ontwerp
Regionale verplaatsingen tussen de grotere kernen onderling en met belangrijke voorzieningen in de regio, meestal naar/van buiten de gemeente voor werk, school, winkelen en sociale activiteiten.	• Ontwerpsnelheid bij voorkeur 20 km/uur • Verloopt via bestaande wegen en straten, vaak fiets gemengd met autoverkeer; fietsstroken buiten bebouwde kom bij relatief hoge intensiteiten auto en/of fiets • Bewegwijzering gewenst i.r.t. kernen die verbonden zijn via dit netwerkniveau • Asfaltverharding buiten de bebouwde kom • Verlichting niet vereist

Geredeneerd vanuit dit beleid t.a.v. de structuur is het geen probleem dat de doorgaande fietsroute ten zuiden van de Olympiasingel geen homogene structuur kent en deels over fietspaden en deels over erftoegangswegen verloopt. Een vrijliggend fietspad over de volledige lengte van de Olympiasingel is beleidsmatig dus niet aan de orde, ondanks dat de Olympiasingel wel gebruikt wordt door schoolgaande jeugd.

Voor de Olympiasingel zijn in de fietsvisie geen knelpunten benoemd. De Rijksweg-Zuid is de drukste fietsroute door Elst. Hier zijn in de fietsvisie wel enkele knelpunten benoemd (buiten de scope van ons onderzoeksgebied). De hoofdfietsroute die door Elst loopt, loopt via het centrum en dus niet via de Olympiasingel. De route over de Korte Bemmelsweg maakt in zijn geheel geen deel uit van de doorgaande fietsstructuur van de gemeente Overbetuwe en scoort dus beleidsmatig nog lager dan de basisstructuur. Een overzicht van knelpunten in de gemeentelijke fietsstructuur staat in figuur 5.



Figuur 4: fietsnetwerk gemeente Overbetuwe; de Olympiasingel is blauw en behoort tot de basisstructuur.



Figuur 5: kwalitatieve beoordeling van routes. De Olympiasingel heeft geen aandachtspunten binnen dit (bovenlokale) netwerk.

Ook vanuit de in het kader van de fietsvisie uitgevoerde kwaliteitsanalyse (intensiteiten, comfort en veiligheid) is er geen noodzaak uitgesproken om de doorgaande route over de Olympiasingel aan te pakken.



Ontwerpbestemmingsplan sportpark De Pas

In het ontwerpbestemmingsplan staat het volgende in de toelichting over de verkeerssituatie:

Parkeren

Volgens de gemeentelijke parkeernormen beschikt sportpark De Pas over voldoende parkeerplaatsen. Hooguit wordt het achterste parkeerveld onvoldoende gebruikt op de drukke zaterdagmorgen. Dit zal worden ondervangen door:

- Een betere routing.
- Een betere bereikbaarheid van de voetbalverenigingen vanaf het achterste parkeerveld en
- Inzet van parkeerstewards.

De sportverenigingen op sportpark De Pas gaan hun krachten bundelen voor een autoluw sportpark. Er wordt een parkeercode opgesteld om het autogebruik terug te dringen. Speel je uit, dan spreek je elders af om te verzamelen. Speel je thuis, dan kom je op de fiets. Door het gezamenlijk maken van afspraken wordt de parkeerdruk tegen gegaan. Een Vitaal Sportpark is autoluw.

Verkeer

Er zullen geen extra sportvelden worden aangelegd op het sportpark De Pas. Wel is het initiatief gericht op meer recreëren op het terrein de hele week door. Er komt een (natuur)speelterrein en de mogelijkheid wordt gecreëerd om individueel te sporten (niet in groepsverband en niet georganiseerd). Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn er geen belemmeringen te verwachten om deze verkeersbewegingen op te vangen. Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande in-/uitrit van het parkeerterrein aan de Olympiasingel. De omliggende infrastructuur is geschikt om de toekomstige aantallen verkeersbewegingen zonder problemen te verwerken. Er zijn geen verkeerskundige problemen te verwachten.

Uit deze tekst valt op te maken dat er geen problemen verwacht worden, maar dat de situatie op zaterdagmorgen blijkbaar dermate druk is, dat er maatregelen nodig zijn om (overlast van) parkeerdruk te verminderen. De maatregelen die getroffen worden zijn deels zacht (parkeercode) en uit de zienswijzen blijkt dat er problemen zijn met foutparkeerders en is het denkbaar dat op deze piektijden fietsers die van dezelfde infrastructuur gebruik maken overlast kunnen ondervinden en dat er door parkeer manoeuvres en zoekverkeer mogelijk onveilige situaties optreden.

3.2 Analyse fietsstructuur vanuit richtlijnen CROW

Het CROW heeft richtlijnen opgesteld met noodzakelijke en preferentiële fietsvoorzieningen bij een bepaald wegvak. Over het algemeen slaan al deze richtlijnen terug op vijf basisprincipes voor fietsinfrastructuur, namelijk 'Samenhang', 'Directheid', 'Veiligheid', 'Comfort' en 'Aantrekkelijkheid'. Hierin is 'Samenhang' een goede koppeling met herkomsten en bestemmingen, 'Directheid' de directheid in afstand en tijd. Op structuurniveau zijn dit de belangrijkste kenmerken. De andere zijn: 'Veiligheid'; de uitsluiting van fysiek en psychisch gevaar, 'Comfort' de beleving en het gemak en 'Aantrekkelijkheid' de levendigheid, afwisseling en het onderhoud van de fietsverbinding (CROW, Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2016).

In het geval van het fietsnetwerk nabij de Olympiasingel zijn niet al deze basisprincipes even goed uitgevoerd. Op het gebied van samenhang kan geconcludeerd worden dat je nu overal kan komen, zowel over de lengterichting van de Olympiasingel als in aansluiting op kruisende wegen voorziet het netwerk in toegang.



Wel is het verschil tussen noord- en zuidzijde onlogisch en dat geldt in sterkere mate voor de opeenvolging van verschillend vormgegeven tracés aan de zuidzijde. Dit is op zich niet onoverkomelijk maar verdient ook geen schoonheidsprijs.

Wat betreft directheid valt er wat op te merken over de verbinding tussen de Korte Bemmelseweg en de Olympiasingel (zie ook figuur 3). Er is via een tweerichtingenfietspad een goede aansluiting op de zuidzijde van de Olympiasingel. Vanwege de hoogteverschillen op het viaduct verloopt deze via een kleine maar niet te vermijden omweg. Voor de fitte fietsers zijn er ook trappen direct het viaduct op. Er is geen aansluiting vanaf de Korte Bemmelseweg naar de noordzijde van de Olympiaweg – alleen de omgekeerde richting is mogelijk (van spoorviaduct naar de Korte Bemmelseweg). Fietsers die van de Korte Bemmelseweg naar het westen willen fietsen, moeten nu dus via de zuidzijde van de Olympiasingel. Dit is een (kleine) omweg die niet logisch voelt en zoals uit de vormgeving ook blijkt (zie paragraaf 4.7) worden fietser via de ‘afrit’ en een olifantenpaadje wel uitgenodigd om te spookrijden. De fietsroute is echter geen belangrijke route volgens de fietsvisie. Bij de gemeente staat deze ontbrekende schakel evenals het mogelijk voorkomen van spookrijden niet bekend als probleem.

De overige drie basisprincipes (veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid) komen in meer detail aan de orde in hoofdstuk 4. We hebben het gehele traject langs de Olympiasingel opgedeeld in zeven secties en voor ieder wegvak met een analytische blik gekeken naar deze vijf basisprincipes.

3.3 Conclusies over de fietsstructuur

Op basis van gemeentelijk beleid en de relevante CROW richtlijnen over samenhang en directheid kunnen we het volgende concluderen:

- De Olympiasingel is geen doorgaande hoofdroute voor fietsverkeer in het (boven)lokale netwerk. De route voldoet op hoofdlijnen aan de eisen die volgen uit het gemeentelijk beleid voor het fietsnetwerk.
- Qua samenhang concluderen we dat de fietsstructuur op en om de Olympiasingel alle verbindingen kan accommoderen en dat deze in de meeste gevallen ook zo direct mogelijk gefaciliteerd worden, met uitzondering van de verbinding vanaf de Korte Bemmelseweg richting de noordzijde van de Olympiasingel.
- Een ander aspect van samenhang is of de routes als ‘logisch’ ervaren kunnen worden. Alhoewel het verschil tussen noord- en zuidzijde niet onoverkomelijk is, is het wel verwarrend. Het gebrek aan logische samenhang is groter aan de zuidzijde van de Olympiasingel: hier volgen verschillende segmenten van de route elkaar op waarbij vormgeving en fietsrichtingen steeds wisselen. Beleidsmatig op structuurniveau vormt het geen probleem, maar zoals uit hoofdstuk 4 zal blijken, betekent dat niet dat er daarmee geen problemen optreden met betrekking tot verkeersveiligheid.

4. ANALYSE VORMGEVING EN INRICHTING SEGMENTEN EN KRUISINGEN

Zoals in hoofdstuk 3 al werd aangegeven is de fietsroute langs de Olympiasingel opgedeeld in een aantal te onderscheiden secties. We hebben elke sectie in dit hoofdstuk geanalyseerd en hebben daarbij knelpunten uitgelicht. In de figuren (allen uitsneden van figuur 3) worden de secties duidelijk weergegeven, zodat het duidelijk is over welk deel gesproken wordt.

4.1 Analyse fietspad noordzijde Olympiasingel



Het fietspad aan de noordzijde van de Olympiasingel is éénrichtingsverkeer en is alleen bestemd voor fietsverkeer in westelijke richting. In verkeerskundig opzicht is hier niets mis mee en is alles in orde. Toch kan de situatie in combinatie met een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Olympiasingel een onlogische structuur zijn voor gebruikers. Vooral omdat het fietspad aan de zuidzijde een aantal knelpunten kent, zoals blijkt uit de volgende paragrafen. De reden dat er aan de noordzijde is gekozen voor een éénrichtingspad en aan de zuidzijde voor twee richtingen is onbekend. Dit tracé kent geen noemenswaardige problemen.



Aandachtspunt is de sinds kort gerealiseerde verbreding tussen de Groeneweg en de kruising Olympiasingel/De Pas. Hier is met betonplaten het fietspad verbreed en geschikt gemaakt voor tweerichtingsverkeer. De logica van de structuur wordt hier nu doorbroken en het valt niet uit te sluiten dat fietsers misschien gaan spookrijden verder richting het oosten. De situatie is echter tijdelijk en de betonplaten en daarmee het faciliteren van tweerichtingsverkeer

op dit stukje route zal t.z.t. weer verdwijnen als de woonwijk De Pas direct op de kruising Olympiasingel/De Pas wordt aangesloten.

4.2 Analyse vormgeving fietspad zuidzijde tussen Rijksweg-Zuid en sportpark De Pas



De fietsroute aan de zuidzijde van de Olympiaweg doorkruist sportpark De Pas. Deze route loopt via een tweerichtingsfietspad dat de rotonde aan de Rijksweg-Zuid verbindt met het sportpark. Op de rotonde is de kruising veilig en overzichtelijk met haaiantanden geregeld, zoals te zien in figuur 6. Hierover valt verder niets op te merken.

De kruising van het fietspad met de erftoegangsweg op sportpark De Pas is onduidelijk als gevolg van de voorrangsregeling. Hierover is ook een zienswijze binnengekomen van De Fietzersbond. In de huidige situatie moet voorrang verleend worden aan van rechts komend verkeer op sportpark De Pas.

Fietsers komend vanaf het fietspad hebben voorrang op autoverkeer dat van links komt, maar door het doorlopende wegverloop van de fietssuggestiestroken op de erftoegangsweg wordt de suggestie gewekt dat al het verkeer op de toegangsweg De Pas voorrang zou hebben, wat juridisch gezien niet het geval is. Zie figuur 7. Voorrangregeling en vormgeving zijn hier niet met elkaar in overeenstemming en dit zou aangepakt moeten worden.



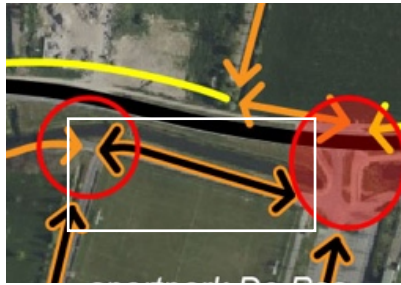
Figuur 6: aansluiting richting sportpark De Pas, gezien vanaf de rotonde Rijksweg-Zuid

Daarnaast zorgt het paaltje in het midden van het fietspad voor een gevaarlijk obstakel dat niet conform de CROW-richtlijnen is uitgevoerd. Wenselijk is om het paaltje aan te duiden door middel van een midden-geleider. Dit kan in de vorm van markering, met eventuele ribbels in de verf. Aan weerszijden dient 1,6 meter aan ruimte overgelaten te worden. Bijkomend dient het paaltje flexibel te zijn en mee te veren bij eventuele botsingen (CROW, 2014).



Figuur 7: de doorlopende fietssuggestiestroken maken de voorrangssituatie onduidelijk en het paaltje is niet goed gemarkeerd

4.3 Analyse vormgeving fietsroute over Sportpark De Pas



Dit tracé, dat zowel dient als doorgaande fietsroute als toegangsweg van het sportpark, is door middel van bebording bij de kruising met de Olympiaweg bestempeld als 'Sportpark - Auto te gast'. Dit heeft echter geen juridische kwalificatie en wekt bovendien de suggestie op van een fietsstraat. Echter is de toegangsweg op sportpark De Pas niet als een fietsstraat vormgegeven, door de aanwezigheid van fietssuggestiestroken. Of een fietsstraat of een erftoegangsweg wenselijk zou zijn, laten we hier in het midden. Dit omdat ons niet

bekend is wat de intensiteiten bedragen van wegverkeer en fietsverkeer, wat nodig is voor het maken van deze beslissing.

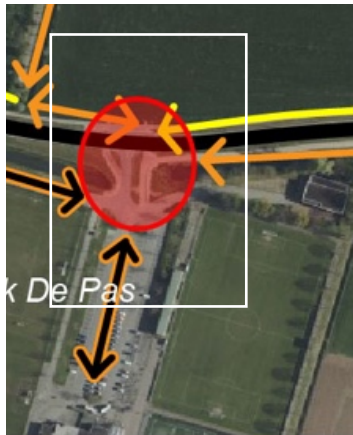
Wij behandelen deze weg als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Hierbij moeten we opmerken dat door het ontbreken van bebouwing de weg ook ervaren kan worden als een weg buiten de bebouwde kom. Dat gevoel wordt versterkt door de aanwezigheid van wegbelijning in de lengterichting (witte strepen) hetgeen in strijd is met de richtlijnen omtrent de inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (CROW). De huidige situatie is te zien in figuur 8.



Figuur 8: de fietsroute over sportpark De Pas, uitgevoerd met fietssuggestiestroken met lengtemarkeringen die in strijd zijn met de richtlijnen van het CROW.

Onze conclusie is dat de vormgeving van de weg niet klopt met de functie van de weg en dat het bord bij de entree van het park verwarring kan wekken. Dit geldt niet alleen voor dit stuk weg, maar ook voor de gehele vormgeving van deze weg op sportpark De Pas.

4.4 Analyse kruising/ontsluiting sportpark De Pas en in ontwikkeling zijnde woonwijk De Pas



Dit stuk op de Olympiasingel zit het meest complex in elkaar. De kruising Olympiasingel – sportpark De Pas en de kruising op het parkeerterrein van het sportpark liggen hier dicht bij elkaar en worden daarom in onderlinge samenhang gezien.

De kruising Olympiasingel – sportpark De Pas is volgens CROW-richtlijnen ingericht. Zo is de kruising volledig verlicht en is de voorrangsregeling duidelijk. Toch is er een zienswijze binnengekomen dat de oversteek vanaf het fietspad aan de noordzijde van de Olympiasingel richting het sportpark zeer onoverzichtelijk is en dat dit door de combinatie van hardrijdende automobilisten en de jeugdige fietsers tot gevaarlijke situaties kan leiden. Hierbij merken we op dat door het ontbreken van bebouwing de

Olympiasingel in praktijk ervaren kan worden als een (gebiedsontsluitings)weg buiten de bebouwde kom. De gemeente Overbetuwe heeft hier al extra maatregelen genomen door het kruispunt Olympiasingel – De Pas uit te voeren in de vorm van een kruispuntplateau en het plaatsen van herhalingsborden met de maximum snelheid van 50 km/uur. Na realisatie van Woonwijk De Pas wordt de situatie anders en zal de Olympiasingel gevoelsmatig meer binnen de bebouwde kom liggen. In figuur 9 is de kruising en de aansluiting van de fietsroute op de ontsluiting van sportpark De Pas aangegeven.



Figuur 9: kruising en aansluiting van sportpark De Pas

In de toekomst zal op de kruising Olympiasingel – sportpark De Pas ook deel van de in ontwikkeling zijnde woonwijk De Pas worden aangesloten. Het is de intentie om de ontsluitende weg van de woonwijk aan de noordzijde aan weerszijden te voorzien van vrijliggende fietspaden (eenrichtingsverkeer).

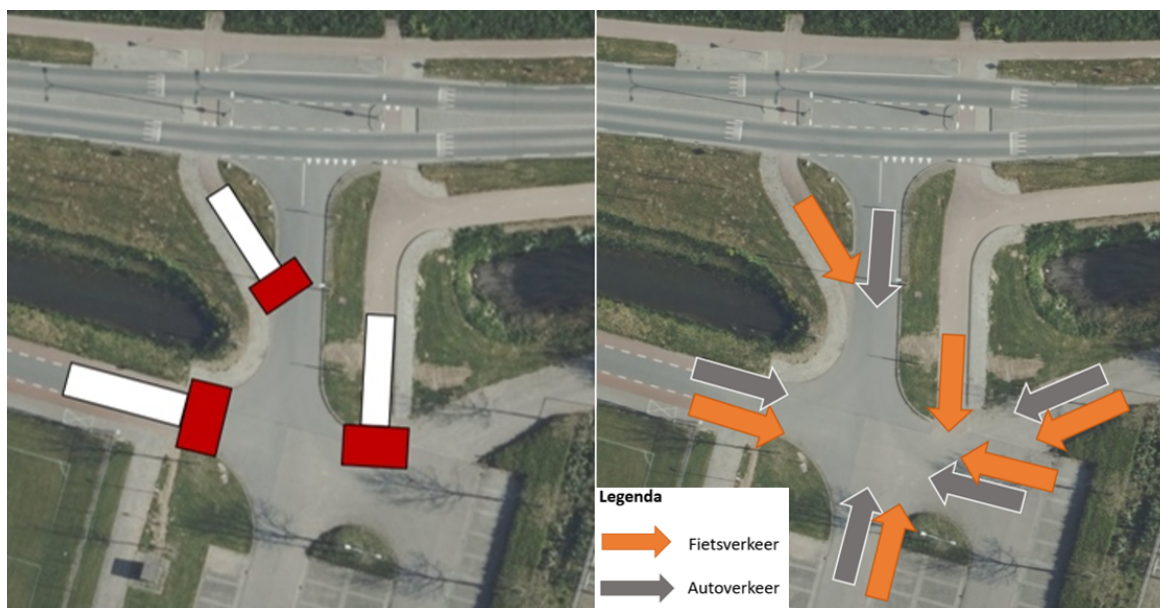
Wij concluderen dat de kruising voldoet aan alle eisen en het een overzichtelijke lay-out heeft, geredeneerd vanuit de functie als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Wij raden wel aan de missende belijning bij de fiets- en voetgangersoversteken op de kruising Olympiasingel – sportpark De Pas aan te brengen. Dit verhoogt de attentiewaarde onder automobilisten voor overstekende fietsers en voetgangers.

De kruising op het sportpark De Pas ter hoogte van het parkeerterrein is echter niet duidelijk en onveilig in onze optiek. Auto's en fietsers komen vanuit verschillende richtingen hier allemaal samen op een grote plak asfalt zonder markeringen. Daarnaast is er nabij de ontsluiting van het sportpark een samenvoeging van fietspad en weg, die door de lastige hoek onoverzichtelijk is voor fietsers. Het is in de huidige situatie lastig voor fietsers om te zien of er autoverkeer van achteren het sportpark op komt gereden, zoals te zien in figuur 10.



Figuur 10: fiets- en autoverkeer wordt samengevoegd ter hoogte van de entree van het sportpark

De doorgaande fietsverbinding aan de zuidzijde van de Olympiasingel ter hoogte van de entree van sportpark De Pas wordt onderbroken zoals te zien is in figuur 11. Niet alleen leidt de onderbreking tot zoekgedrag bij fietsers die hier niet bekend zijn, ook zijn de aansluitingen niet goed op elkaar aangesloten. Daarnaast zorgt deze onderbreking voor een kruising met het autoverkeer, die vanuit vele verschillende richtingen de kruising kan benaderen, zoals ook te zien in figuur 11.



Figuur 11: de doorgaande fietsverbinding wordt onderbroken en de kruising is vanuit vele verschillende richtingen te benaderen door auto's en fietsers.

Al met al levert dit een zeer onoverzichtelijke situatie op dat iets weg heeft van een onoverzichtelijke en chaotische 'shared space'. Zeker gezien de piekdruktes en het feit dat hier veel jongeren en kinderen komen, vinden wij het noodzakelijk om de conflicten tussen fietsers en auto's op dit kruisingsvlak beter te organiseren. Echter de watergangen zoals die er nu liggen, maken dit niet heel makkelijk. In het volgende hoofdstuk doen we hiervoor voorstellen.

4.5 Analyse tweerichtingenfietspad tussen sportpark De Pas en TEOstraat



Over de fietsverbinding tussen sportpark De Pas en de TEOstraat in twee richtingen is niets aan te merken afgezien van bovengenoemde aansluiting op het sportpark. Het enige dat op te merken valt, is dat het fietspad niet wordt verlicht. Echter, omdat de route in het beleid van de gemeente niet is aangekaart als hoofdfietsroute is het in dat opzicht ook niet nodig. Daarnaast heeft de route hier een verhoogde aantrekkelijkheid door de aanwezigheid van kunst langs de route, zoals te zien in figuur 12.



Figuur 12 Kunst langs de route maakt de fietsverbinding aantrekkelijk

4.6 Analyse kruising TEOstraat



Ook over de kruising met de TEOstraat is in de huidige situatie niets aan te merken. De gehele kruising is conform Duurzaam Veilig ingericht, met de fietser op het parallelle fietspad in de voorrang. Zie figuur 13 voor een overzicht. Daarnaast is de TEOstraat geen drukke verbinding, omdat deze weg alleen gebruikt wordt voor toelevering van Heinz. Hier zijn geen knelpunten te vinden.

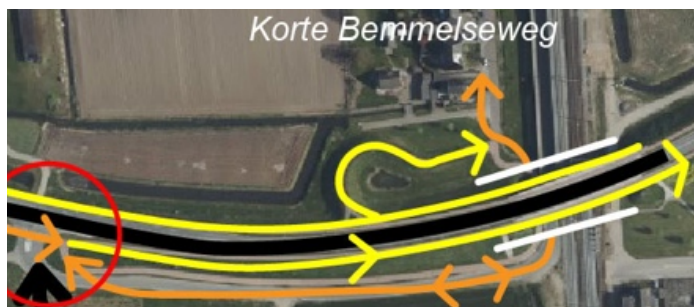


Figuur 13: kruising Olympiasingel/TEO-straat met aftakkend fietspad

Oostelijk van de TEO-straat wordt het fietspad ten zuiden van de Olympiasingel na een aftakkend fietspad weer een éénrichtingspad over het spoorviaduct. Op zich is dat een logische vormgeving geredeneerd vanuit de aansluiting op de rotonde bij de Industrieweg-Oost waar overal sprake is van eenrichtingspaden aan weerszijden van de weg. Direct ten oosten van de kruising Olympiasingel/TEOstraat takt er een tweerichtingenfietspad in zuidelijke richting af welke uiteindelijk onder het viaduct aansluit op de Korte Bemmelseweg (zie paragraaf 4.7). Het lijkt nu of het doorgaande tweerichtingspad de hoofdroute is en de doorgaande fietser in oostelijke richting die hier niet bekend is, zou zich kunnen vergissen en vastlopen op het spoor. Dit kan met bewegwijzering worden opgelost.

Wel zal deze kruising aangepast worden voor de aansluiting van de toekomstige woonwijk De Pas. Er zijn namelijk in de huidige situatie geen oversteken voor fietsers en voetgangers aanwezig die het mogelijk maken de Olympiasingel over te steken. Nu is daar ook geen noodzaak toe omdat in alle richtingen alternatieve voorzieningen zijn.

4.7 Analyse fietsverbinding Korte Bemmelseweg en Olympiasingel



Komende vanaf de Korte Bemmelseweg fiets je over een tweerichtingspad onder de Olympiasingel door waarna je vlakbij de kruising met de TEOstraat over het spoorviaduct in oostelijke richting kunt fietsen. En komende vanaf de Olympiasingel, bijvoorbeeld vanaf het sportpark, kan je na de TEO-straat via het tweerichtenfietspad

onder de Olympiasingel door naar de Korte Bemmelseweg. Aan de noordzijde is vanaf het spoorviaduct een route die via een lus aansluit op de Korte Bemmelseweg (zie figuur 14). Wat nu niet (officieel) mogelijk is om ook van de Korte Bemmelseweg naar de noordzijde van de Olympiasingel te fietsen. Alleen de zuidzijde van de Olympiasingel is via een omweg te bereiken. Zie ook de opmerkingen in paragraaf 3.2 over de samenhang van de structuur.

Alhoewel hier geen problemen bekend zijn en deze ontbrekende schakel geen groot gemis vormt, valt niet uit te sluiten dat fietsers vanaf de Korte Bemmelseweg gaan spookrijden richting het noordelijke fietspad langs de Olympiasingel. Het fietspad is slechts 2 meter breed en dat is te weinig voor twee richtingen. Via bebording is echter duidelijk dat inrijden hier niet is toegestaan.



Figuur 14 De aansluiting op de Korte Bemmelseweg met in oranje de niet toegestane, maar wel logische rijrichting.



5. ADVIES

5.1 Conclusies over op te lossen knelpunten

Voordat we benoemen welke knelpunten naar onze mening aangepast moeten worden, benoemen we eerst wat volgens ons op dit moment wel voldoet op basis van gemeentelijk beleid, CROW richtlijnen en in aanvulling daarop onze ervaring.

Wat voldoet wel?

- Alhoewel de verschillen tussen noord- en zuidzijde en binnen de verschillende segmenten ten zuiden van de Olympiasingel geen schoonheidsprijs verdienen, is het op zich geen must om een volledig homogene structuur te maken, mede gezien de functie die de fietsroute heeft in het netwerk van de gemeente Betuwe als basisroute. Ook de fietsroutes in het verlengde van de Olympiasingel kennen geen homogene structuur.
- Afgezien van de aansluiting met de Korte Bemmelseweg zijn er op structuurniveau geen ontbrekende schakels.
- De fietsroute aan de noordkant van de Olympiasingel is goed vormgegeven en voldoet op zich prima aan alle geldende richtlijnen – aandachtspunt is het tijdelijke betonpad tussen Groeneweg en kruising Olympiasingel/De Pas waar ter plekke tweerichtingsverkeer is toegestaan).
- Het fietspad tussen Rijksweg-Zuid en sportpark De Pas voldoet tot aan de kruising met de weg De Pas.
- Het fietspad tussen sportpark De Pas en de TEOstraat voldoet aan alle richtlijnen evenals de aansluitende fietspaden ten oosten hiervan over het viaduct.
- De oversteek voor fietser op kruising Olympiasingel – sportpark De Pas voldoet aan de richtlijnen die gelden voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Maar aandachtspunt is wel dat door het gebrek aan bebouwing automobilisten de weg als weg buiten de bebouwde kom kunnen ervaren – in elk geval tot de woonwijk De Pas is gerealiseerd.
- Momenteel is er geen fietsoversteek mogelijk op de kruising Olympiasingel – TEOstraat Deze is nu ook niet noodzakelijk omdat er alternatieve routes zijn. Na realisatie van de woonwijk ligt het voor de hand om hier een oversteek voor fietsers te maken die in lijn is met de oversteek Olympiasingel – sportpark De Pas. We gaan hier verder niet op in.

Wat voldoet niet

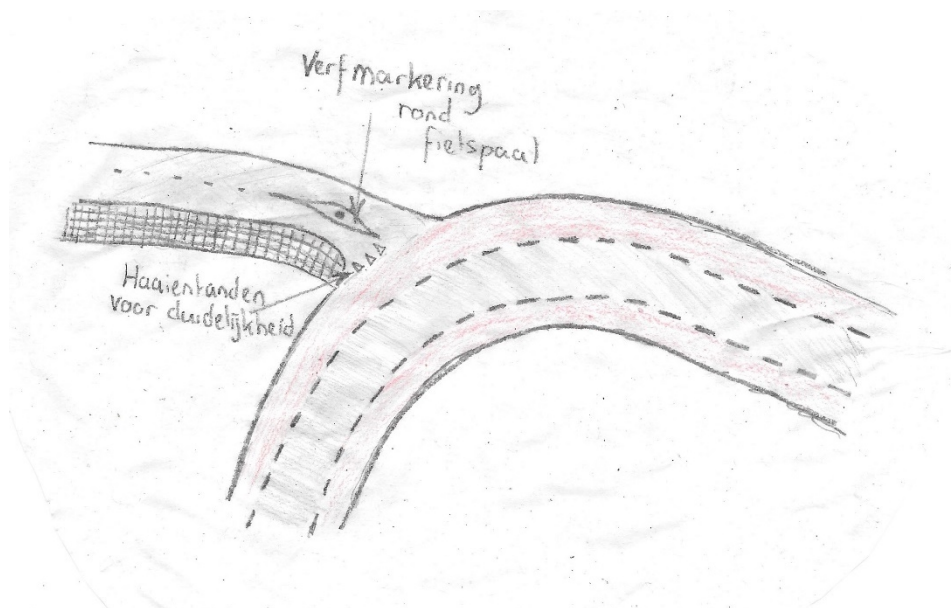
- Voorrang en vormgeving van de kruising van de weg De Pas met het fietspad tussen rotonde Rijksweg-Zuid en sportpark De Pas zijn niet met elkaar in overeenstemming en het markeringspaaltje voldoet niet aan de CROW richtlijnen.
- De fietsroute over de weg De Pas is niet vormgegeven conform de richtlijnen die horen bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom door de aanwezigheid van belijning die de fietssuggestiestroken van de rijbaan scheiden. Samen met de rechte wegligging, de mogelijke beleving van de omgeving als zijnde buiten de bebouwde kom en het en het suggestie bord 'sportpark, auto te gast' levert dit verwarring op.
- De aansluiting van sportpark en ontsluitingsweg De Pas en alle daarnaar toe leiden wegen en fietspaden leveren samen een gevaarlijk en onoverzichtelijke kruising op waarbij het terugbrengen van overzicht en het vereenvoudigen van conflicten een must is.
- Het fietspad tussen de noordzijde van de Olympiasingel en de Korte Bemmelseweg is vormgegeven als eenrichtingspad maar nodigt uit voor gebruik in twee richtingen alhoewel er altijd acceptabele alternatieve routes zijn. Het feit dat een klein stuk nu tijdelijk als tweerichtingspad is ingericht zal dit niet oplossen.

5.2 Advies over oplossingsrichtingen

5.2.1 Vormgeving kruising fietspad Rotonde Rijksweg-Zuid – sportpark de Pas v.v.

We stellen voor om voorrang en vormgeving met elkaar in overeenstemming te brengen. We adviseren om omwille van de verkeersveiligheid om de fietsers op het fietspad voorrang te laten verlenen aan de weg op sportpark De Pas. Mede door de mogelijke ervaring van automobilisten van de omgeving als zijnde ‘buiten de bebouwde kom’ en door de stroken die doorlopen op de kruising, krijgen automobilisten nu het gevoel dat ze voorrang hebben en is de kans aanwezig dat ze fietsers van rechts over het hoofd zien. Het uitvoeringsvoorschrift BABW inzake verkeerstekens geeft in artikel 2.7 de mogelijkheid om door middel van haaiantanden (maar zonder B6 bord op – in dit geval de weg op het sportpark - de voorrang te regelen. Dit mag alleen als dit past binnen het informele voorrangsgedrag. Wij vinden dat hiervan sprake is door de huidige vormgeving door belijning en door gebrek aan bebouwing. Zie figuur 15.

Daarnaast is het zaak de fietspaal op het fietspad aan te duiden conform de CROW-richtlijnen. Wenselijk is om het paaltje aan te duiden door middel van een middengeleider. Dit kan in de vorm van markering, met eventuele ribbels in de verf. Aan weerszijden dient 1,6 meter aan ruimte overgelaten te worden. Bijkomend dient het paaltje flexibel te zijn en mee te veren bij eventuele botsingen (CROW, 2014). Zie figuur 15.



Figuur 15: oplossingsrichting kruispunt fietspad tussen Rotonde en sportpark De Pas

5.2.2 Vormgeving fietsroute over toegangsweg De Pas

We stellen voor om de witte belijning tussen rijbaan en fietssuggestiestroken weg te halen conform de richtlijnen wegontwerp en de vormgeving van de weg in overeenstemming te brengen met de functie erftoegangsweg. Het is namelijk niet gewenst belijning aan te brengen op een erftoegangsweg. Wenselijk is om dit te doen op de gehele ontsluitingsweg op sportpark De Pas en niet alleen over het deel waar de fietsroute over loopt.

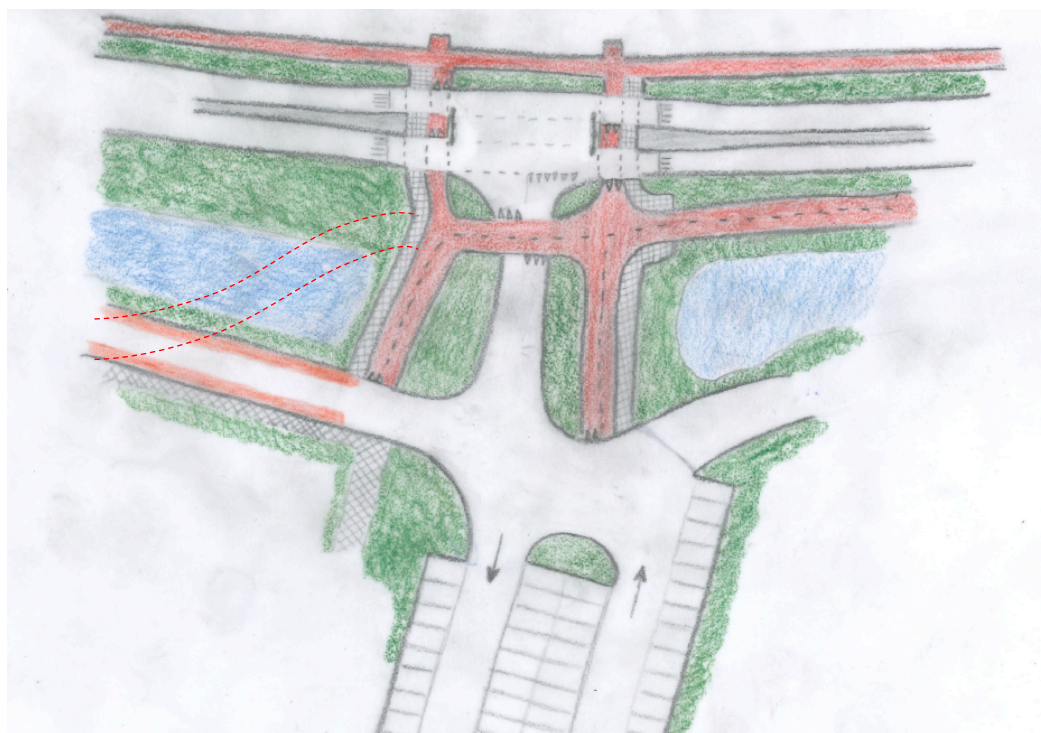


5.2.3 Vormgeving ontsluiting sportpark De Pas en aanliggende fietspaden

We stellen voor om de volgende zaken aan te pakken. Zie hiervoor de schets in figuur 16:

- Eenrichtingsverkeer op het parkeerterrein zodat er meer overzicht ontstaat op verkeer dat rondrijdt op zoek naar een parkeerplaats en waardoor er autoverkeer vanuit een richting minder op het kruisingsvlak moet worden afgewikkeld.
- Uitritconstructie in de vorm van belijning op de uitrit van de duivenvereniging.
- Een vrijliggend fietspad ten westen van de entree van sportpark De Pas in het verlengde van de oversteek over de kruising Olympiasingel. We stellen voor dit pad in twee richtingen aan te leggen om ook het volgende punt mogelijk te maken:
- Het doortrekken van de doorgaande fietsroute ten oosten van de kruising over de kruising tot aan bovengenoemd fietspad om hiermee het doorgaand fietsverkeer van de kruising sportpark De Pas – Parkeerplaats – toegangsweg De Pas af te halen. Gewenst is om de fietsoversteek voorrang te geven omdat deze dan te classificeren valt als vrijliggend fietspad naast een gebiedsontsluitingsweg en daarbij voorrang conform de CROW richtlijnen is. Aan te raden is bovendien een verhoging van de fietsroute om de voorrang te accentueren..
- Het huidige tweerichtingspad aan de oostzijde van de entree in de huidige vorm laten liggen.
- Overgangen van fietspad naar gemengd verkeer regelen door middel van een voorrangsregeling. Gewenst is om het gemengde verkeer hier de voorrang te geven.
- De huidige kruising met de Olympiasingel kan onveranderd blijven. Gewenst is wel om belijning aan te brengen voor het aanduiden van fiets- en voetgangersoversteken.

Zoals te zien in figuur 16 is het echter noodzakelijk om een klein stukje watergang aan de westzijde te dempen. Daarnaast is het wenselijk om de doorgaande fietsroute nog verder recht te trekken zodat deze niet meer via een dubbele haakse bocht verloopt. Hiervoor is het echter noodzakelijk om de waterweg te dempen of om een brug te bouwen. Aangezien het geen noodzaak is, laten we dit hier verder buiten beschouwing. Dit idee is te zien in de vorm van een stippellijn in figuur 16.



Figuur 16, schetsontwerp mogelijke oplossing ontsluiting sportpark De Pas in aansluiting op oversteek Olympiasingel en fietsroute in oostwestrichting.

