

Inspreektekst Voorbereidende vergadering Bestemmingsplannen Elst spookruisingen

12 februari 2019

Fietsersbond Overbetuwe - Willem O. van Middendorp

Met dank aan de leden woonachtig in Overbetuwe en de verkeersconsulent van de Fietsersbond.

Deze inbreng sluit aan aan zienswijze 1 zoals samengevat in het Rapport 'Zienswijzen & ambtshalve wijzigingen' van 17 december 2018.

Het betreft:

1. De breedte van de fietsroute door de tunnel
2. De stroken parallelweg aan de westzijde van de Rijksweg Noord
3. De situering van de fietsroute naast de autoweg op het viaduct

Wij stellen u voor de ontwerpbestemmingsplannen op deze punten aan te passen.

1. De breedte van de fietsroute door de tunnel.

De fietsweg door de tunnel is onderdeel van de - door u vastgestelde - hoofdfietsroute plus. Hier zijn concrete inrichtingseisen aan verbonden (o.a. asfaltverharding, verlichting, min. 2,5 m en bij voorkeur 3 m breed, voorrang voor de fiets).

Vandaar: realiseer – in ieder geval binnen de bebouwde kom – een afzonderlijk voetpad en hanteer bij een éénrichtingsfietsweg (gedeeld met voetgangers) een breedte van minimaal 3 m.

Nog enkele technische opmerkingen daarbij:

- Uit de fietstellingen door Goudappel in september 2016 blijkt, dat in de drukste uren de intensiteit kon oplopen tot 150-200 per richting. De Ontwerpwijzer Fietsverkeer op V-blad 16 adviseert bij meer dan 150 fietsers in het drukste uur een breedte van 2,5 - 3 m. Dit zijn waarden buiten de schrik zones.
- De netto ruimte buiten schrikzones bedraagt in de tunnel, ontwerp fietspad dwarsdoorsnede 2,5 minus 0,6 (gesloten wand rechts) minus 0,5 (Hekwerk links, gewenste hoogte 1.3 m) is 1,5 m.
- Fietsersbond wijst daarnaast nog op de geringe toekomstvastheid bij het kiezen van breedtes die nu al op het minimum van de norm zitten.
- Het pleidooi voor 3 m in de tunnel met ook voetgangers en deel uitmakend van een hoofdroute plus is reëel. Buiten de tunnel hebben de fietsers het al niet al te breed, maar in de tunnelbak is extra ruimte nodig voor 'voet en schrik'.
- Op een hoofdroute plus moet een snelle fietser twee samen rijdende fietsers kunnen inhalen. Dan is een obstakelvrije ruimte van 1.5 of 2 m te weinig. Het CROW Inspiratieboek snelle fietsroutes draagt een vrije ruimte van 3 m voor, voor een eenrichting pad.
- Verder draagt een krappe breedte van het fietspad niet bij aan de robuustheid van de fietsverbinding: bij werk aan het fietspad is de tegenrichting onbruikbaar als omleiding.

2. De stroken parallelweg aan de westzijde van de Rijksweg Noord

Gekozen is voor een parallelwegdeel van ca. 70 m (van uitrit RWNrd 103 tot perceelsgrens RWNrd 101) en een deel van 150 m (tussen uitrit RW Nrd 101 en uitrit RW Nrd 89).

Deze keuze is om verschillende redenen aanvechtbaar:

- er is gekozen voor een afwijkende bestrating - nota bene nodig i.v.m. de breedte van de strook parallelweg. Op een hoofdfietsroute dient (rood) asfalt te worden benut.
- op het 70 m gedeelte is één uitrit afkomstig van een - te sluiten - onbewaakte overweg en de andere van een autobedrijf, dat de parallelweg zou kunnen benutten als parkeerplek en rondrijdgedeelte, maar dat geen belang heeft bij de parallelstrook t.b.v. de ontsluiting van het bedrijf.
- het gedeelte van 150 m kent vijf uitritten, die - in de huidige situatie – zo de weg op kunnen. Daar is geen aanpassing voor nodig. Bovendien komen aan de andere zijde drie uitritten uit (waarvan één toekomstige ontsluiting plan Rijsenburg) en daar is blijkbaar ook geen parallelweg nodig.
- de aanleg van de stroken parallelweg brengt lokaal autoverkeer onnodig in concurrentie met het doorgaande fietsverkeer (juist dat is een onveilige situatie).
- er kan voldoende opstelruimte voor de fietsafslag richting Stapelwolk gecreëerd worden, wanneer het kruispunt iets naar het noorden wordt verschoven (om voldoende ruimte te houden voor de uitrit RWNrd101). Dat kan gedaan worden in plaats van het verschuiven van het kruispunt Ceintuurbaan 'vanwege de te creëren parallelweg'.

3. De situering van de fietsroute naast de autoweg op het viaduct

Wanneer de fietsroute aan de zuidkant wordt uitgevoerd, zal de nieuw te plannen vrijliggende fietsroute naar het westen parallel aan de Linge ook niet anders dan aan de zuidkant van de Linge kunnen worden geprojecteerd. Daar zit - op termijn - een belangrijke barrière - in de vorm van een bungalow ter hoogte van het Amadeuspad.

De keuze nù om de fietsroute aan de noordkant van het autoverkeer over het viaduct te geleiden maakt het mogelijk een vrijliggende fietsweg parallel aan de Linge door Park Lingezegen (noordzijde 1^e Weteringswal) aan te leggen. Dat schept goede mogelijkheden om bij de Grote Molenstraat aan te sluiten aan de Raaijestraat, die als fietsstraat in te richten valt.

Overigens valt t.a.v. het huidige ontwerp nog op te merken (detailfout):

- het fietspad bij de Lingewetering over het spoor heen, maakt geen extra breedte in de zeer scherpe bochten, zodat de kans bestaat dat dalende fietsers uit de bocht vliegen, bij gladheid uitglijden, of op de tegenrichting fietsers knallen.

Het is overigens de vraag in hoeverre aan de westzijde een krul in de fietsroute nodig is, zeker wanneer gekozen wordt voor aanleg aan de noordzijde van de autoweg.