

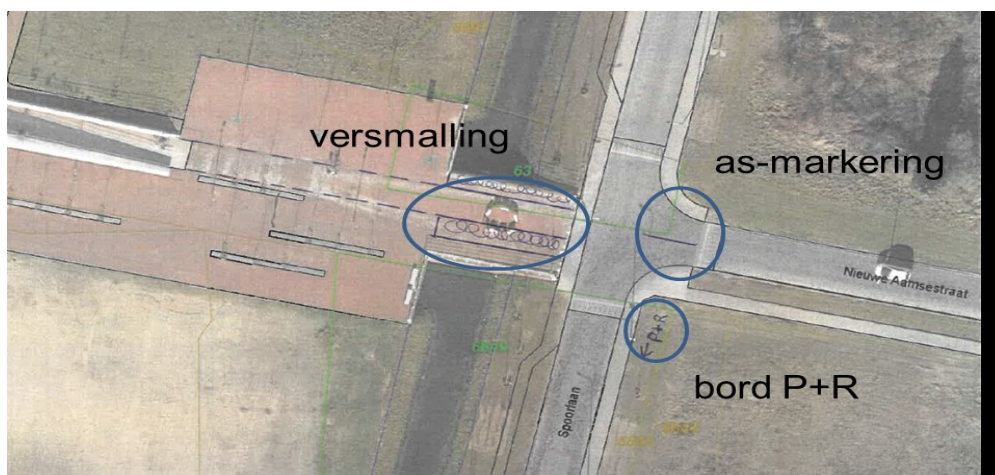
Memo

Aan : Deelnemers schouw Elst Centraal van 11 juli 2018
Van : C. van der Biezen, S. Geerts
CC : W. Hol, A. Hollander
Ons kenmerk : 19uit11058
Datum : 19 mei 2019
Betreft : Actualisatie n.a.v. schouw rondom Elst Centraal

Inleiding

Op 11 juli 2018 heeft er een schouw plaatsgevonden rondom het project Elst Centraal. Hiervoor waren uitgenodigd: de Fietzersbond, Wijkplatform Elst Oost, wijkagent, middelbare school Westeraam, Buurtvereniging De Eshof, 2 bewoners Van Oldenbarneveltstraat, 2 bewoners van De Grote Laak, 2 bewoners van De Eshof, verkeerskundig adviseur Alex Roedoe van Mobycon en wethouder Wijnte Hol. Op 29 oktober 2018 heeft er een terugkoppeling plaatsgevonden van de actiepunten van de schouw. Met deze memo willen wij u op de hoogte stellen van de laatste stand van zaken van deze actiepunten.

1. Achterzijde Station en Nieuwe Aamsestraat



Figuur: Achterzijde Station en Nieuwe Aamsestraat

1.1 Vrijliggend fietspad langs de Nieuwe Aamsestraat

Er zijn veel opmerkingen en vragen over de situatie voor de fietsers bij het kruispunt, komende vanuit de fietstunnel, op de Spoorlaan – Regenboog – Nieuwe Aamsestraat. De huidige situatie levert door de verkeersdruk in combinatie met de 1200 dagelijkse fietsers een ongewenste situatie op.

Er was een schetsontwerp gemaakt voor de aanleg van een vrijliggend in twee richtingen bereden fietspad aan de noordzijde van de Nieuwe Aamsestraat. Met de beoogde ontwikkeling van het Rijnstate ziekenhuis op de locatie Spoorlaan koppelen wij de herinrichting van de Nieuwe Aamsestraat los van de aanleg van het vrijliggende fietspad. Het vrijliggende fietspad wordt in de planning naar voren getrokken. Wij maken daarvoor een raming en leggen deze voor aan het college en de gemeenteraad. Wanneer het budget is goedgekeurd en dekking is gezocht, kunnen wij starten met de aanbesteding en de realisatie van de aanleg van het vrijliggende fietspad. Op dit moment wordt het schetsontwerp van het fietspad uitgewerkt in een voorlopig ontwerp. Als het voorlopig ontwerp gereed is, zal dit aan alle belanghebbenden (dus ook de deelnemers aan de schouw) tijdens een inloopavond gepresenteerd worden.

Planning

De globale planning van het fietspad ziet er als volgt uit:

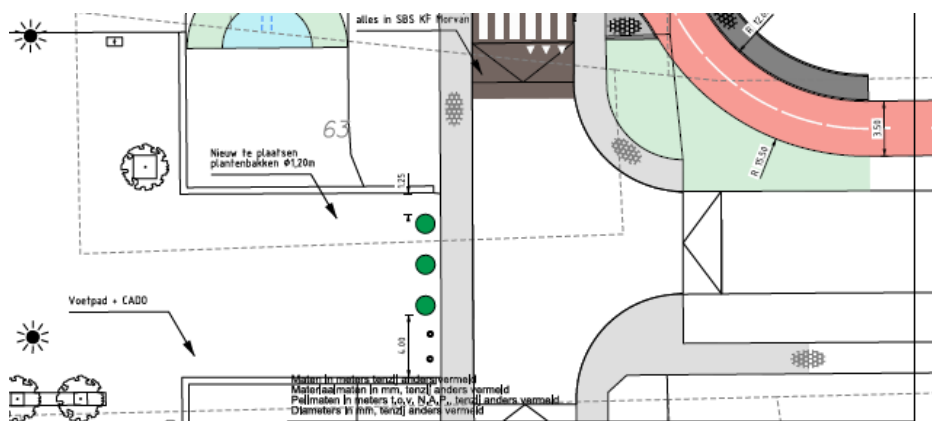
Opdracht met budgetaanvraag naar college	Q2 2019
Grondaankopen, voorlopig ontwerp (VO), definitief ontwerp en onderzoeken t.b.v. de omgevingsvergunning	Q3 en Q4 2019
Bestemmingsplanwijziging (kruimelgevallenregeling)	Q1 2020
Aanbestedingsprocedure	Q2 en Q3 2020
Realisatie	Q4 2020

1.2 Afsluiting van autoverkeer bij kruispunt Spoorlaan – Nieuwe Aamsestraat voor fietsonderdoorgang

Om het doorgaande karakter eruit te halen wordt de aansluiting fysiek versmald. Dit gaan wij doen door middel van 3 bloembakken. We houden daarbij wel een ruimte vrij van 4 meter t.b.v. hulpvoertuigen.

Planning

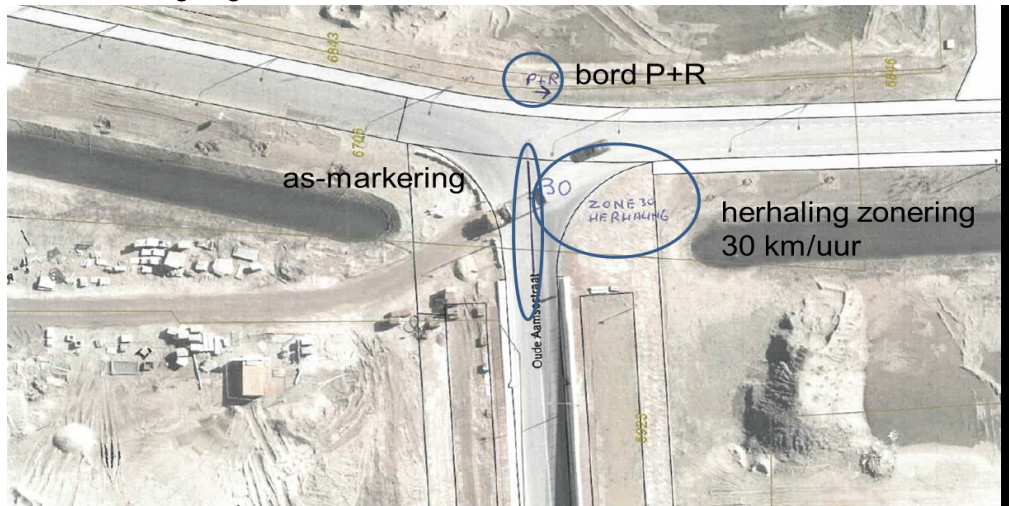
juni 2019



Figuur: Afsluiting ingang fietstunnel door middel van bloembakken

1.3 Bebording: Een verwijzing aanbrengen naar de P+R garage op het kruispunt Nieuwe Aamsestraat – Spoorlaan en auto onderdoorgang – Spoorlaan.

Dit wordt meegenomen met het totale bebordingsplan. Uit de inventarisatie is gebleken dat nog niet alle borden volgens het bebordingsplan geplaatst zijn. Ook zijn er borden bijgeplaatst waar nog een verkeersbesluit voor genomen moet worden. Dit is momenteel naar de afdeling beheer voor uitvoering uitgezet.



Figuur: Auto onderdoorgang Spoorlaan

1.4 Belijning: Bestuurders nemen de binnenbocht bij de aansluiting Nieuwe Aamsestraat – Spoorlaan en bij de aansluiting auto onderdoorgang – Spoorlaan.

Op beide kruispunten zullen wij een as markering aanbrengen. Dit is momenteel naar de afdeling beheer voor uitvoering uitgezet.

2. Stationsplein

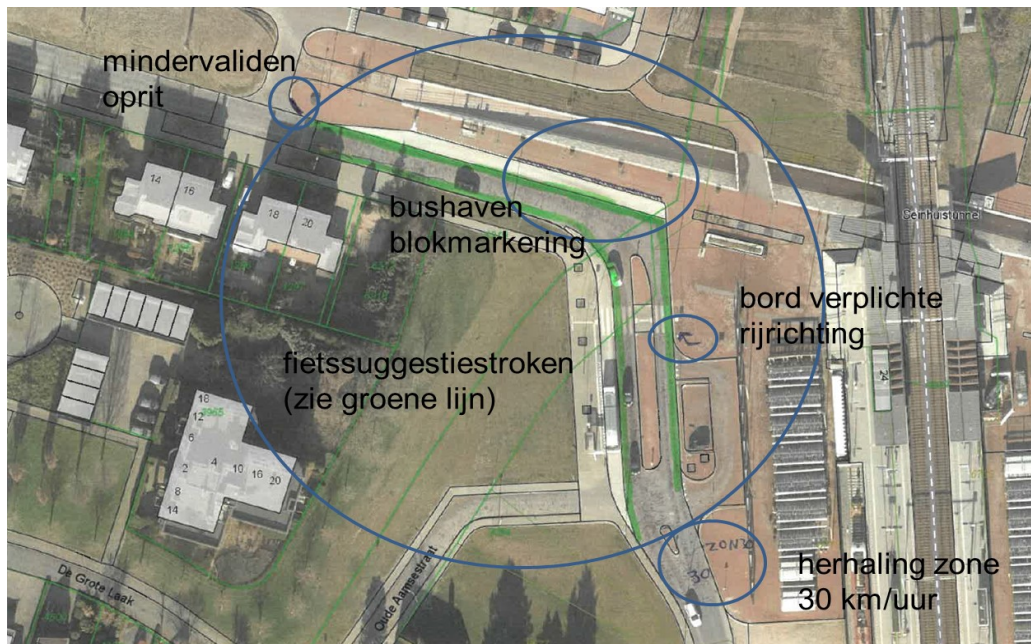
2.1 Hellingbaan/lift

Aan de westzijde is momenteel nog geen voorziening voor minder validen om het perron op te komen, indien de lift defect is. Hierover hebben wij gesprekken gevoerd met NS-stations. Wij hebben momenteel een raming voor de aanleg van een hellingbaan. Tevens hebben wij subsidie ontvangen van de Provincie waar deze kosten door gedekt kunnen worden.

2.2 Extra fietsenstallingen

De fietsenstallingen bij het station zijn nu 2-2,5 jaar in gebruik. Aan de westzijde van het station zijn de fietsenrekken overvol. Inmiddels zijn er 70 fietsenrekken bijgeplaatst en in gebruik.

3. Voorzijde Stationsplein, Oude Aamsestraat



Figuur: Voorzijde Stationsplein

3.1 Fietssuggestiestroken vanaf Oude Aamsestraat tot aan de fietsonderdoorgang

Om de fiets een duidelijke plaats te geven, gaan wij de bestaande fietssuggestiestroken, vanaf de drempel bij de doorsteek naar de Johan de Wittstraat tot aan de Oude Aamsestraat, opwaarderen. Dit doen we door de bestaande klinkerverharding te vervangen door een rode klinkerverharding of de huidige klinkers in een ander verband te leggen, met als afscheiding witte punt markering van witte klinkers (zie groene lijn in de kaart hierboven). Een proefstrook ter beoordeling is uitgevoerd.

Momenteel wordt er een raming opgesteld. Deze leggen wij voor aan het college. Deze kosten zijn niet geraamd binnen het project en hiervoor dient separaat dekking gevonden te worden. Pas na goedkeuring budget en dekking, kunnen wij starten met de aanleg van de fietssuggestiestroken.

3.2 Aanvulling blokmarkering bij bushaven

Door de blokmarkering over de hele lengte van de bushaven door te zetten, mag er niet meer geparkeerd worden. Er mag dan nog wel steeds gestopt worden om passagiers direct in en uit te laten stappen, hierbij mag de bus niet gehinderd worden. Wachten op passagiers mag dan niet meer, omdat dat gerekend wordt tot parkeren. Momenteel wordt er een raming opgesteld. Deze leggen wij voor aan het college. Deze kosten zijn niet geraamd binnen het project en hiervoor dient separaat dekking gevonden te worden. Pas na goedkeuring budget en dekking, kunnen wij starten met de aanleg van de blokmarkering.

3.3 Herhaling 30 km/uur zone

Vanaf de Oude Aamsestraat is geen/slecht zicht op het verkeer dat (met hoge snelheid) uit de auto onderdoorgang komt en verkeer dat van links komt bij een wachtende bus.

Behalve dat het een algemeen gegeven is dat automobilisten automatisch harder gaan rijden, als ze een helling op moeten, ligt het ook gedeeltelijk aan de vormgeving van de tunnel.

De inrichting van de tunnel met 2 rijstroken gescheiden met een as markering en uitgevoerd in asfalt, geeft de indruk van een 50 km/uur weg. Om automobilisten er aan te herinneren zal in het totale bebordingsplan aan beide zijde van de tunnel een herhalingsbord zone 30 km/uur geplaatst worden, inclusief een 30 km/uur markering. Bebording en 30 km/uur markering zijn momenteel naar de afdeling beheer voor uitvoering uitgezet.

3.4 Weren vrachtverkeer uit de tunnel en Van Oldenbarneveltstraat

Wij hebben nader onderzoek verricht naar mogelijke opties van een geslotenverklaring en politie hierom om advies gevraagd. We kunnen concluderen dat wij geen reden zien om tot een geslotenverklaring te komen. De politie geeft aan dat er geen directe verkeerskundige aanleiding voor is en tevens dat er geen alternatieve route aanwezig is vanuit het centrum, waardoor handhaven niet mogelijk is.

Wij zien het belang voor de aangrenzende bewoners om de overlast te verminderen.

Daarom nemen wij contact op met het Centrummanagement Elst om bovenstaande problematiek aan haar leden voor te leggen. We zullen aangeven dat de ondernemers hun leveranciers moeten wijzen op de gewenste bevoorradingsroute via de Olympiasingel. Zie bijlage 19uit07605.

3.5 Hoe is de wetgeving voor de tunnel nu het een verplicht fietspad is.

Volgens de strikte letter van de wet mogen de voetgangers geen gebruik maken van het fietspad. Dit omdat er een alternatief in de vorm van een trap en/of lift, naast ligt. Na gesprekken met de stationsmanager en ProRail, geven onze servicemanagers op het station aan dat de liften naar behoren functioneren. Toch moeten we constateren dat sommige voetgangers gebruik maken van het fietspad in de fietstunnel. Overwogen wordt om een onderbord bij het fietspad te plaatsen met de tekst "let op voetgangers". De fietsersbond raadt dit af omdat de fietsroute deel uitmaakt van de hoofdfietsstructuur.

Momenteel onderzoekt Mobycon (verkeerskundig adviesbureau) het ontwerp afgezet tegen de dagelijkse praktijk en calamiteiten. We wachten het advies af en zullen u op de hoogte brengen van het advies.

3.6 Rijrichting K+R plaatsen

Komend vanaf de K+R plaatsen aan de westzijde van het station, wordt er tegen het verkeer ingereden. Wij zullen in het totale bebordingsplan hier het bord verplichte rijrichting meenemen. Bebording is momenteel naar de afdeling beheer voor uitvoering uitgezet.

3.7 Mindervaliden oprit

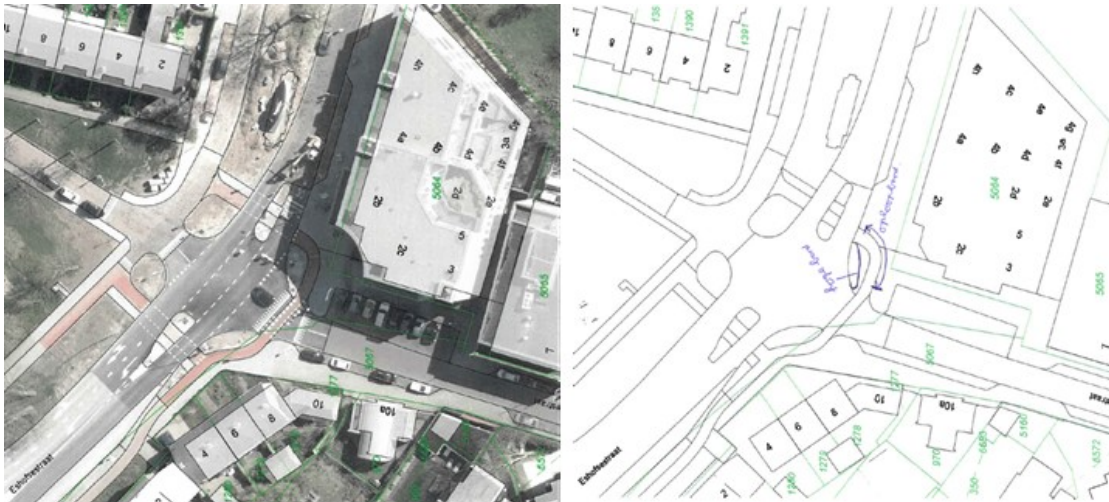
Met een kleine aanpassing aan de verharding kan er vanuit de fietstunnel komend, een mindervaliden oprit gerealiseerd worden richting Van Oldenbarneveltstraat. Momenteel wordt er een raming opgesteld. Deze leggen wij voor aan het college. Deze kosten zijn niet geraamd binnen het project en hiervoor dient separaat dekking gevonden te worden. Pas na goedkeuring budget en dekking, kunnen wij starten met het realiseren van de mindervalidenoprit.

4. Van Oldenbarneveltstraat

4.1 Fietsoversteek Van Oldenbarneveltstraat - Eshofsestraat

De bocht komend vanaf de Eshofsestraat overstekend naar de Johan de Wittstraat verkeersonveilig en lastig voor kleine kinderen.

De trottoirbanden worden verlaagd en de binnenbocht wordt ruimer gemaakt, zodat er meer ruimte is om aan te komen fietsen en naar links en rechts te kijken. Momenteel wordt er een raming opgesteld. Deze leggen wij voor aan het college. Deze kosten zijn niet geraamd binnen het project en hiervoor dient separaat dekking gevonden te worden. Pas na goedkeuring budget en dekking, kunnen wij starten met het aanpassen van de fietsoversteek.



Figuur: bocht Van Oldenbarneveltstraat - Eshofsestraat