

Laan van Presikhaaf fietsroute Arnhem – Velp

Bereikbaarheid is een belangrijk onderwerp in de regio Arnhem Nijmegen. Doel van ons fietsbeleid, zoals vastgelegd in de Accentnota Fiets, is het fietsen in de stad aantrekkelijker te maken en mensen te verleiden om de fiets te laten staan, om zo de groei van het autoverkeer te beperken. Dat is goed voor de bereikbaarheid van de stad, de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit, het verblijfsklimaat en de persoonlijke en volksgezondheid. Om mensen te bewegen om meer met de fiets te gaan, realiseren wij hoogwaardige, aantrekkelijke regionale en stedelijke fietsroutes. Fietsers moeten meer voorrang krijgen in de stad, op plaatsen waar dat kan. Dit beleidsuitgangspunt passen wij onder meer toe op de fietsroute Arnhem - Velp, en wel op de kruisingen met het Lange Water (nabij HAN) en de Laan van Presikhaaf (nabij station Presikhaaf). In verband daarmee is het noodzakelijk om verschillende verkeersmaatregelen te nemen. Dit verkeersbesluit richt zich op de verkeerstekens die worden aangebracht op en rondom de kruising van de fietsroute Arnhem – Velp bij de Laan van Presikhaaf. Bestuurders op de fietsroute Arnhem – Velp krijgen voorrang ten opzichte van bestuurders op de Laan van Presikhaaf. Om ervoor te zorgen dat het gemotoriseerde verkeer de kruisende fietsroute met lage snelheid nadert wordt er op een deel van de Wichard van Pontlaan en het betreffende gedeelte van de Laan van Presikhaaf een maximumsnelheid van 30 km/h ingesteld en worden er snelheidsremmende plateaus aangebracht, zodat het gemotoriseerde verkeer de kruisende fietsroute met lage snelheid nadert.

Overweging artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 (WvW 1994)

De in onderstaand verkeersbesluit genoemde verkeersmaatregelen strekken tot de volgende in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 (WvW 1994) genoemde belangen:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

Wij zijn van mening dat in dit geval geen van de andere belangen uit artikel 2 van de WvW 1994 in het geding zijn.

Overweging artikel 15 Besluit administratie bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)

Aan de voorwaarden voor het plaatsen van 30 km/h-borden wordt op de volgende wijze voldaan:

- Het begin en het einde van het weggedeelte met een snelheidslimiet van 30 km/h wordt in zowel de Laan van Presikhaaf als de Wichard van Pontlaan, naast de bebording, duidelijk gemarkeerd met het symbool "30" op de rijbaan,
- De bestaande voetgangersoversteekplaats met zebramarkering bij de Eleonorastraat en Plattenburgerweg wordt uitgevoerd als plateau,
- De fiets- en voetgangersoversteek bij de Ruitenberglaan worden uitgevoerd als plateau,
- Tussen de Zoomstraat en de grens van het weggedeelte met een snelheidslimiet van 30 km/h wordt op beide rijbanen een plateau aangelegd,
- De rijbanen worden tussen de kruispunten met de Eleonorastraat – Plattenburgerweg en de Ruitenberglaan fysiek en visueel versmald door een verhoogde middengeleider aan te brengen,
- De rijbaan in de richting van Laan van Presikhaaf naar Wichard van Pontlaan wordt tevens versmald door het verwijderen van het rechtsaf voorsorteervak richting Eleonorastraat.

In afwijking van de voorwaarden behoudt de Laan van Presikhaaf – Wichard van Pontlaan een functie voor (doorgaand) gemotoriseerd verkeer. Het belang van de snelheidsremmende maatregelen en de aangepaste inrichting van de weg en omgeving, zoals hiervoor omschreven en de zorgvuldige detaillering en uitvoering is daarom extra groot. Deze afwijking past in de landelijke ontwikkeling van toepassing van 30 km/h maatregelen op wegen of weggedeeltes met behoud van een functie voor doorgaand verkeer, waarbij echter de verblijfsfunctie nadrukkelijker wordt ondersteund en zichtbaar gemaakt voor alle weggebruikers.

Zienschijzen

Een ieder is in de gelegenheid gesteld om over het voornemen tot dit verkeersbesluit zienschijzen kenbaar te maken. De zienschijzen en onze afweging daarover zijn opgenomen in de bijlage, die onderdeel uitmaakt van dit verkeersbesluit. De zienschijzen hebben niet tot aanpassingen aan het voorgenomen verkeersbesluit geleid.

Genoemde wegen zijn in beheer bij de gemeente Arnhem.

Ingevolge artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) heeft er overleg plaatsgevonden met een door de Korpschef van Politie gemandateerde verkeersadviseur van de eenheid Oost Nederland. Deze stemt in met de genoemde verkeersmaatregelen.

Op grond van het voorgaande komen wij tot het volgende besluit.

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN ARNHEM;

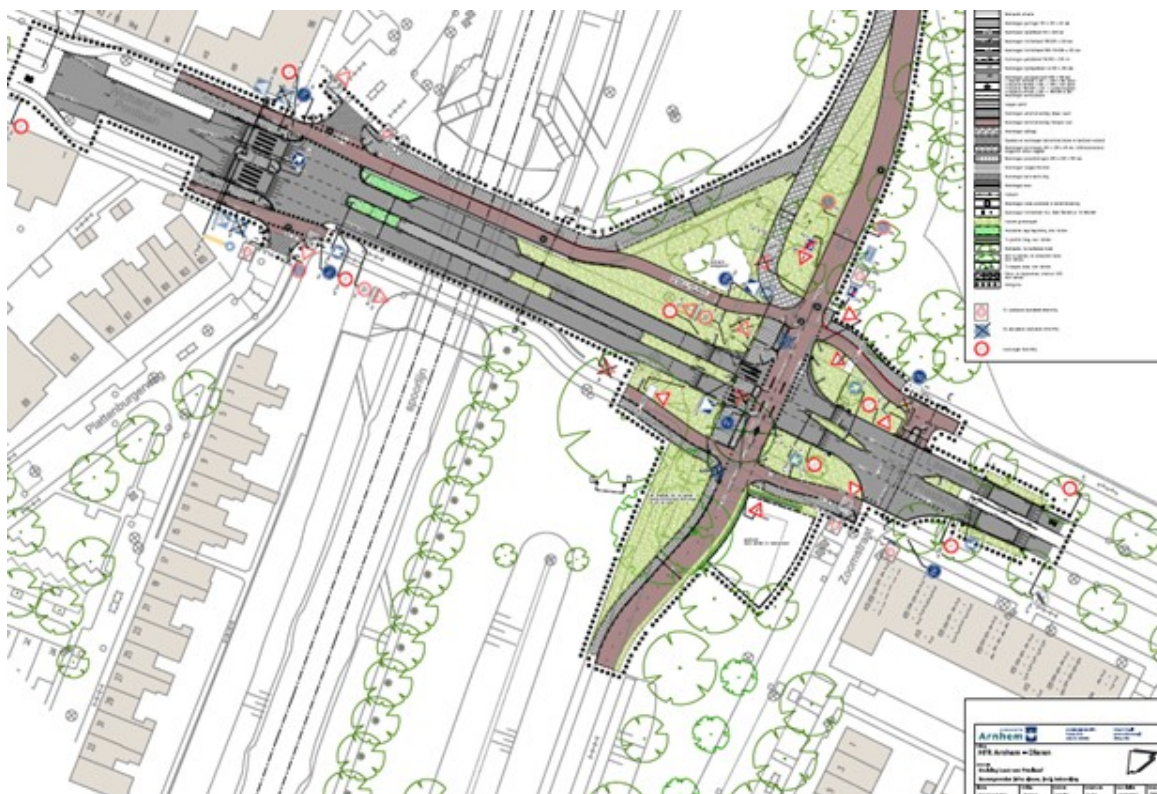
gelet op:

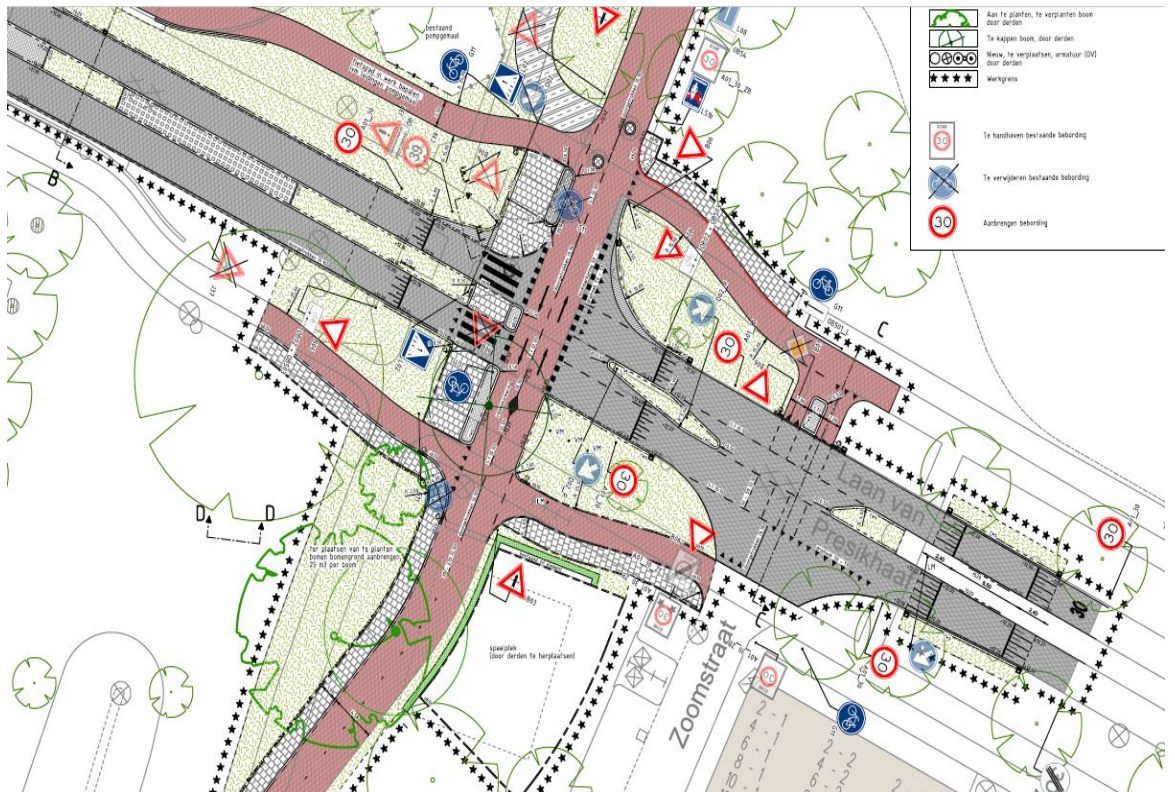
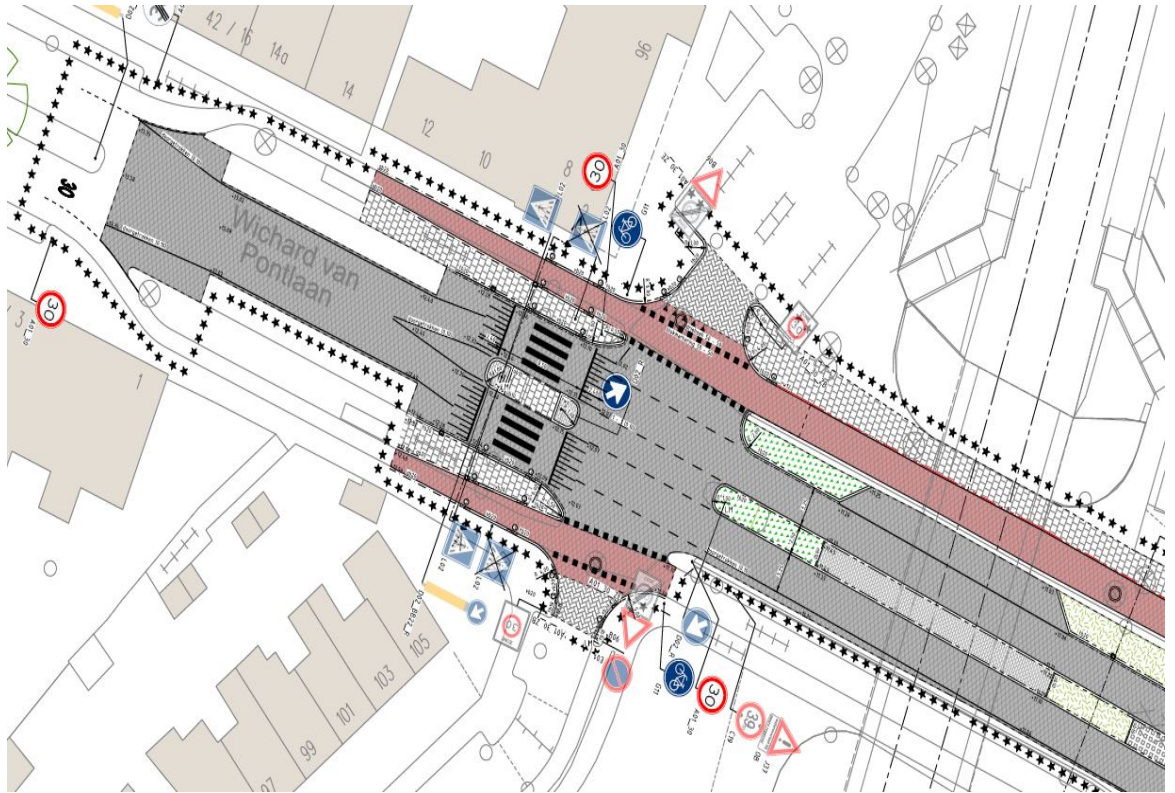
- artikel 2 en artikel 18, eerste lid, onderdeel d van de WvW 1994,
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990),
- het bepaalde in de artikelen 12, 15 en 21 van het BABW;

b e s l u i t:

1. Door het aanbrengen van borden overeenkomstig model A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV 1990, een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen op weggedeelte tussen de Laan van Presikhaaf huisnummer 2 – 4 tot met de kruising van de Wichard van Pontlaan ter hoogte van huisnummer 3 in Arnhem.
2. Door het aanbrengen van borden overeenkomstig model B3 en B6 van bijlage 1 van het RVV 1990, en haaiantanden op het wegdek, als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, aan te geven dat bestuurders op de Laan van Presikhaaf voorrang moeten verlenen aan bestuurders die op de fietsroute Arnhem – Velp rijden; de fietsoversteek ter hoogte van de Ruitenberglaan.
3. Door het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats-markering (zebramarkering) op het wegdek als bedoeld in artikel 49 van het RVV 1990, een voetgangersoversteekplaats aan te leggen op de Laan van Presikhaaf ter hoogte van de aansluiting op de Ruitenberglaan.
4. Door het aanbrengen van borden overeenkomstig model G11 en G12 van bijlage 1 van het RVV 1990, de fietspaden aan de oost- en westzijde van het weggedeelte van de Laan van Presikhaaf vanaf de Zoomstraat tot en met de Wichard van Pontlaan ter hoogte van huisnummer 12, aan te wijzen tot verplicht fietspad.

Een en ander zoals aangegeven op de volgende afbeeldingen.





Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
namens het college,
P.J.G.M. van Hoof
Hoofd van de afdeling Vergunning en Handhaving

Datum besluit: 1 mei 2023

Zaaknummer: 105815

Als u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na de dag waarop deze beslissing is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Uw bezwaarschrift moet u motiveren en ondertekenen en sturen naar:

Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem
Postbus 9200
6800 HA Arnhem

Als u de werking van dit besluit daarnaast wilt laten opschorten kunt u de rechter verzoeken om een voorlopige voorziening te treffen, op grond van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht. Uw verzoek om voorlopige voorziening stuurt u in tweevoud naar:

De voorzieningenrechter van de rechtbank Gelderland
Afdeling bestuursrecht
Walburgstraat 2-4
Postbus 9030
6800 EM Arnhem

Bijlage verkeersbesluit Laan van Presikhaaf fietsroute Arnhem – Velp

Zaaknummer: 105815

Zienswijzen en de afweging daarover

Zienswijze 1:

Vanuit de Provincie Gelderland zijn wij van mening dat er onvoldoende aandacht is gegeven aan het kruisend openbaar vervoer. Het wijzigen van de voorrangregeling en de aanleg van snelheidsremmende voorzieningen heeft een negatief effect op de doorstroming van het OV en het comfort van reizigers.

Het punt wordt gepasseerd door lijn 331, een van de HOV-lijnen binnen Arnhem. Het HOV-actieplan van de provincie is ook bestuurlijk met uw gemeente gedeeld, waarbij de gemeente heeft aangegeven met het actieplan te kunnen instemmen. Uitgangspunt is dat de afwikkeling van HOV verloopt via 50 km/uur wegen en dat er zo veel mogelijk een ongehinderde doorgang van het HOV is. Het nu voorliggende verkeersbesluit conflicteert met deze uitgangspunten.

Wij hebben het standpunt dat de vertraging die wordt opgelopen elders in de gemeente moet worden gecompenseerd en zien graag toegelicht hoe de verliestijd van het OV is meegewogen en welke compenserende maatregelen er worden voorgesteld.

Afweging over zienswijze 1:

Gevraagd wordt om een toelichting hoe de verliestijd van het OV is meegewogen in het ontwerpproces en welke compenserende maatregelen er worden voorgesteld.

Weging OV in ontwerpproces

Uitgangspunt van het ontwerp is het verbeteren van de positie van de fietsers. Reden waarom de fietsers op deze (regionale) hoogwaardige fietsroute tussen Arnhem en Velp waar mogelijk voorrang krijgen op kruisend autoverkeer. Provincie Gelderland onderschrijft dit belang, met als doel het (regionale) fietsgebruik te stimuleren. Om daarbij de veiligheid van fietsers én overige weggebruikers te borgen is verlaging van de naderingssnelheid van het kruisende autoverkeer noodzakelijk. In het geval van de kruising van de Laan van Presikhaaf is ervoor gekozen de stationsomgeving van station Arnhem Presikhaaf een kwalitatieve impuls te geven door de snelheid in de gehele stationsomgeving te verlagen.

De lengte van het wegvak waarover de snelheidslimiet wordt verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u is circa 200 meter. Theoretisch is de extra reistijd bij ongehinderd passeren ongeveer 10 seconden. Dit kan verder oplopen als gestopt moet worden om fietsers (en voetgangers) voorrang te verlenen. Daar staat tegenover dat de feitelijke verliestijd minder groot zal zijn vanwege de aanwezigheid van een bushalte in het traject. Overigens moet in de huidige situatie ook al voorrang worden verleend aan voetgangers die oversteken bij de voetgangersoversteekplaats in de Wichard van Pontlaan (tussen station Presikhaaf en bushalte). Om de impact op het OV zoveel mogelijk te beperken is waar mogelijk gekozen voor een busvriendelijke uitvoering.

Compenserende maatregelen

In het kader van dit project zijn - afgezien van de busvriendelijke uitvoering - geen compenserende maatregelen voorzien. Op de route van lijn 331 onderzoeken wij wel de mogelijkheden voor doorstromingsbevorderende maatregelen voor het OV door inpassing van vrije busbanen en/of de afstelling van verkeerslichten op de IJssellaan, tussen Laan van Presikhaaf en Lange Water.

Afwijking van het uitgangspunt dat de afwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verloopt over 50 km/h-wegen, is naar onze mening mogelijk waar dat om redenen van verkeersveiligheid of leefbaarheid noodzakelijk wordt geacht. Compenserende maatregelen ten behoud van de doorstroming van het (H)OV worden voorzien in het kader van het Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP). De voorliggende locatie wordt in het DMP meegenomen als één van de locaties waar een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/h naar 30 km/h gewenst is en waarvoor dus compenserende maatregelen voor het (H)OV nodig zijn. Overigens is de verwachting dat de doorstromingsbevorderende maatregelen voor het (H)OV in het DMP zich niet beperken tot compensatie van doorstromingsbeperkende maatregelen elders op bestaande busroutes, maar in zijn totaliteit een verbetering van de doorstroming van het (H)OV tot gevolg zullen hebben.

Zienswijze 2:

Vanuit Transdev zijn wij van mening dat er onvoldoende aandacht is gegeven aan het kruisend openbaar vervoer. Het wijzigen van de voorrangregeling en de aanleg van snelheidsremmende voorzieningen heeft een negatief effect op de doorstroming van het OV en het comfort van reizigers.

Niet alleen wordt het punt gepasseerd door lijn 331, een van de HOV-lijnen binnen Arnhem. Uitgangspunt is dat de afwikkeling van HOV verloopt via 50 km/uur wegen en dat er zo veel mogelijk een ongehinderde doorgang van het HOV is. Het nu voorliggende verkeersbesluit conflicteert met deze uitgangspunten. Daarnaast zien wij graag een integratie van dit plan in het Duurzame Mobiliteitsplan waar nu aan gewerkt wordt, omdat Transdev zorg heeft dat de optelsom van projecten een negatief effect heeft op de doorstroming van de bus en comfort voor zowel reizigers als buschauffeur.

Wij hebben het standpunt dat dit project moet voldoen aan bovengenoemde beleidskaders en daarnaast moet worden opgenomen in het DMP, omdat onze verwachting is dat HOV-actieplan van de provincie hierin een plek krijgt.

Daarnaast wordt in dit plan afgeweken van de CROW-richtlijn Busvriendelijk vervoer versie 2020, welke in Nederland gezamenlijkheid door opdrachtgevers en opdrachtnemers is opgesteld. Vanuit Transdev wordt veel waarde aan deze richtlijn gehecht, omdat afwijken van deze richtlijn leidt tot gezondheidsrisico's bij onze chauffeurs.

Wij hebben het standpunt dat dit project moet voldoen aan de CROW-richtlijn Busvriendelijk vervoer versie 2020.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid u een toelichting te geven mocht deze zienswijze tot vragen leiden. Daarnaast zullen wij deze zienswijze ook bespreken in ons eerstvolgende overleg met de Wethouder Kundic. Dit overleg staat gepland voor 25 april. In het prettige ambtelijk overleg van 31 maart is ons gevraagd of het voor ons bespreekbaar is om verder te gaan met dit project en in het DMP deze locatie

- dit project (na uitvoering van de werkzaamheden) nogmaals te bezien. En indien nodig na een hero-verweging aanpassingen aan de infra te doen. Wij ondersteunen het voorstel om in het DMP voor Arnhem integrale kaders te maken (waarvan OV onderdeel uitmaakt), maar wij zijn voor dit project er echt van overtuigd dat nu de verkeerde ontwerpkeuze wordt gemaakt ten nadele van de HOV lijn. Dit betekent dat we nu hiervoor op dit project een zienswijze indienen.

Afweging over zienswijze 2:

De zienswijze concentreert zich op het negatieve effect van de voorgestelde maatregelen op de doorstroming van het OV en het comfort van de reizigers en buschauffeurs.

Weging OV in ontwerpproces

Uitgangspunt van het ontwerp is het verbeteren van de positie van de fietsers, reden waarom de fietsers op deze (regionale) hoogwaardige fietsroute tussen Arnhem en Velp waar mogelijk voorrang krijgen op kruisend autoverkeer. Om daarbij de veiligheid van fietsers én overige weggebruikers te borgen is verlagings van de naderingssnelheid van het kruisende autoverkeer noodzakelijk. In het geval van de kruising van de Laan van Presikhaaf is ervoor gekozen de stationsomgeving van station Arnhem Presikhaaf een kwalitatieve impuls te geven door de snelheid in de gehele stationsomgeving te verlagen.

De lengte van het wegvak waarover de snelheidslimiet wordt verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u is circa 200 meter. Theoretisch is de extra reistijd bij ongehinderde passage ongeveer 10 seconden. Dit kan verder oplopen als gestopt moet worden om fietsers (en voetgangers) voorrang te verlenen. Hoe groot de kans is dat gestopt moet worden voor kruisende fietsers en hoelang de wachttijd is kan niet worden berekend. Het verwachte aantal overstekende fietsers wordt geraamd op 4.500 à 5.000 per etmaal (ruim een verdubbeling ten opzichte van het huidige aantal fietsers). De inschatting is dat bij dergelijke aantallen in de spitsuren voor het kruisende gemotoriseerde verkeer sprake zal zijn van enige vertraging, maar dat dit niet zal leiden tot langdurige filevorming.

Tegenover deze beperkingen van de doorstroming van het openbaar vervoer staat dat de feitelijke verliestijd minder groot zal zijn vanwege de aanwezigheid van een bushalte in het traject, waar de bus sowieso al stopt. Overigens moet in de huidige situatie ook al voorrang worden verleend aan voetgangers die oversteken bij de voetgangersoversteekplaats in de Wichard van Pontlaan (tussen station Presikhaaf en bushalte). Dit leidt niet tot substantiële vertraging voor het gemotoriseerde verkeer. Om de impact op het openbaar vervoer zoveel mogelijk te beperken is waar mogelijk gekozen voor een busvriendelijke uitvoering van de toe te passen plateaus.

Compenserende maatregelen

In het kader van dit project zijn - afgezien van de busvriendelijke uitvoering - geen compenserende maatregelen voorzien. Op de route van lijn 331 onderzoeken wij wel de mogelijkheden voor doorstromingsbevorderende maatregelen voor het openbaar vervoer door inpassing van vrije busbanen en/of de afstelling van verkeerslichten op de IJssellaan, tussen Laan van Presikhaaf en Lange Water.

Afwijking van het uitgangspunt dat de afwikkeling van hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) verloopt over 50 km/h-wegen is naar onze mening mogelijk waar dat om redenen van verkeersveiligheid of leefbaarheid noodzakelijk wordt geacht. Compenserende maatregelen ten behoud van de doorstroming van het (H)OV worden voorzien in het kader van het Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP). De voorliggende locatie zal in het DMP worden meegenomen als één van de locaties waar een verlagings van de snelheidslimiet van 50 km/h naar 30 km/h gewenst is en waarvoor dus compenserende maatregelen voor het (H)OV nodig zijn. Overigens is de verwachting dat de doorstromingsbevorderende maatregelen

voor het (H)OV in het DMP zich niet beperken tot de compensatie van doorstromingsbeperkende maatregelen elders op bestaande busroutes, maar in zijn totaliteit een verbetering van de doorstroming van het (H)OV tot gevolg zullen hebben.

Comfort reizigers en buschauffeurs

Over de opmerking dat de vormgeving van de snelheidsremmende maatregelen afwijkt van de CROW-richtlijn over busvriendelijk vervoer, merken we op dat we maximaal tegemoetkomen aan de betreffende gewenste vormgeving, met behoud van een voldoende niveau van verkeersveiligheid. Concreet betekent dat, dat de hoogte van de plateaus beperkt blijft tot 8 cm, met uitzondering van het plateau met de fietsoversteek. Hier achten we, mede op advies van politie, met het oog op de verkeersveiligheid een plateauhoogte van 12 cm noodzakelijk, om het beoogde snelheidsbeperkende effect van alle gemotoriseerde verkeer af te kunnen dwingen.

Zienswijze 3:

Bij deze mijn zienswijze op uw voorgenomen verkeersbesluit Laan van Presikhaaf.

Het fietspad van de Laan van Presikhaaf Richting de Wichard van Pontlaan gaat samen met een trottoir een onderdoorgang onder het spoor door.

Op de momenten dat er grote groepen passagiers uit de trein stappen is het trottoir daar te smal. De reizigers lopen dan ook over het fietspad.

Bijkomende problemen zijn dat bij slecht weer in deze doorgang geschild wordt en dat de verkeerssituatie juist op die plek uitnodigt tot spookrijden op de fiets.

Het is, volgens mij, beter om op die plek de fietsers en de voetgangers te scheiden. Omdat in de planning het voor autoverkeer rechtsaf vak onder het spoor komt te vervallen lijkt mij het een goed plan om die ruimte voor het fietsverkeer te gaan gebruiken.

Het kruispunt met de snelfietsroute is erg gunstig voor de fietsers. Het kruispunt aan de andere kant van het spoor nodigt daarom veel minder uit om over te steken. De fietsers die hun fiets uit de NS-stalling halen zullen daarom blijven spookrijden.

Ik zou overwegen om op beide kruispunten het fietsverkeer voorrang te geven. Voor de automobilist is het dan ook duidelijk. In de 30 kilometerzone heeft de fietser voorrang.

Ik hoop dat de doelstellingen meer fietsverkeer en meer gebruik van het openbaar vervoer gehaald gaan worden. De door mij aangegeven problemen zullen daarbij groter worden dan dat ze nu zijn. Het huidige plan sluit daar, volgens mij, onvoldoende op aan.

Graag verneem ik wat u met mijn zienswijze gaat doen.

Afweging over zienswijze 3:

De voorgestelde scheiding tussen fietsers en voetgangers is door ons onderzocht en na zorgvuldige afweging terzijde gelegd. De kosten voor de aanpassingen in de spooronderdoorgang staan niet in verhouding tot de omvang van het probleem dat ermee opgelost wordt of de kwaliteit die het toevoegt. De kosten zullen onder andere relatief hoog zijn door de benodigde aanpassing van de tunnelwand/keerconstructie. Bij wateroverlast na een hevige regenbui moeten fietsers ongehinderd door kunnen gaan.

De voorrangssituatie op het kruispunt van de Eleonorastraat en Plattenburgerweg met de Wichard van Pontlaan wordt niet aangepast om twee redenen:

1. Deze oversteekplaats is geen onderdeel van een doorgaande, hoogwaardige fietsroute.
2. De hoeveelheid autoverkeer op de Laan van Presikhaaf – Wichard van Pontlaan is dermate veel hoger dan van op de aansluitende zijstraten, dat omgedraaide voorrang of gelijkwaardigheid van de kruisende straten ongeloofwaardig is, niet goed begrepen wordt en daardoor tot verwarring en mogelijk verkeersonveilige situaties leidt.
3. Omdraaien van de voorrang op andere kruispunten dan oversteekplaatsen in hoofdfietsroutes zou leiden tot devaluatie van deze locaties als bijzondere punten in de -eveneens doorgaande - routes voor het autoverkeer. De attentiewaarde zou daardoor afnemen en daardoor de veiligheid voor de overstekende fietsers.

Overigens zal, vanwege het bijzondere karakter en de hoeveelheid autoverkeer, de Laan van Presikhaaf – Wichard van Pontlaan geen onderdeel worden van de aansluitende 30 km/h-regiems, maar als separate 30 km/h-straat worden aangeduid.

Mocht in de toekomst blijken dat onevenredig veel fietsers vanaf station Presikhaaf tegen de richting in gebruik maken van het fietspad door de spooronderdoorgang, dan kan in overleg met ProRail onderzocht worden of een fietsenstalling aan de andere zijde van het spoor kan worden toegevoegd.

Gelet op het voorgaande hebben de ingebrachte zienswijzen niet tot aanpassingen aan het voorgenomen verkeersbesluit geleid.