

Marga Klompélaan – Kruisstraat rotonde

Datum verkeersbesluit: 25 april 2025

Zaaknummer: 4422087

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN ARNHEM;

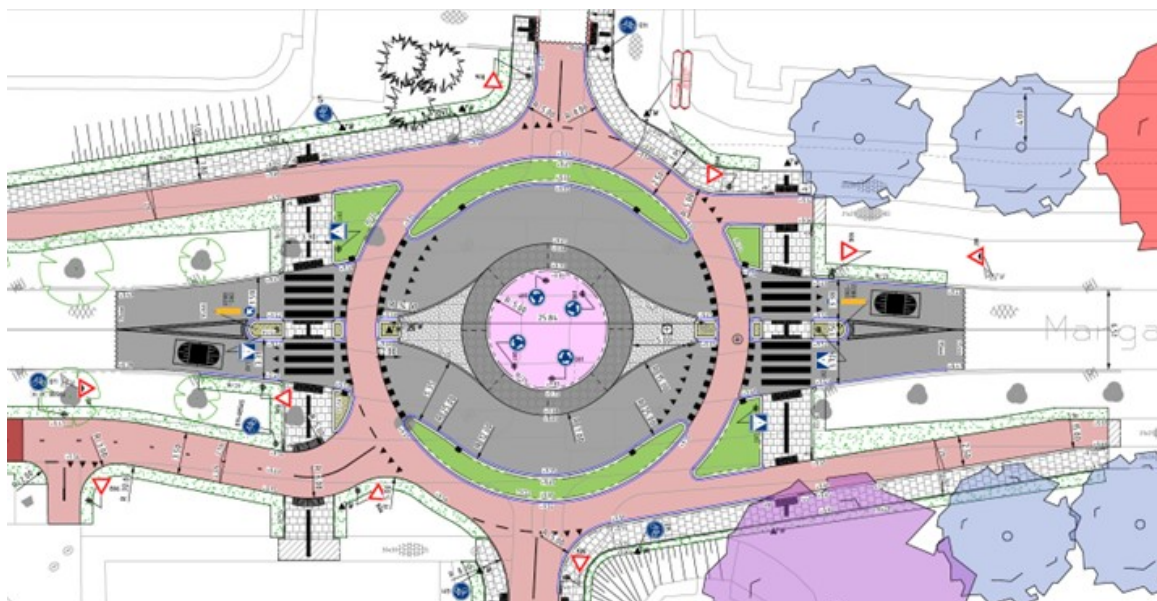
gelet op:

- 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 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer;

b e s l u i t:

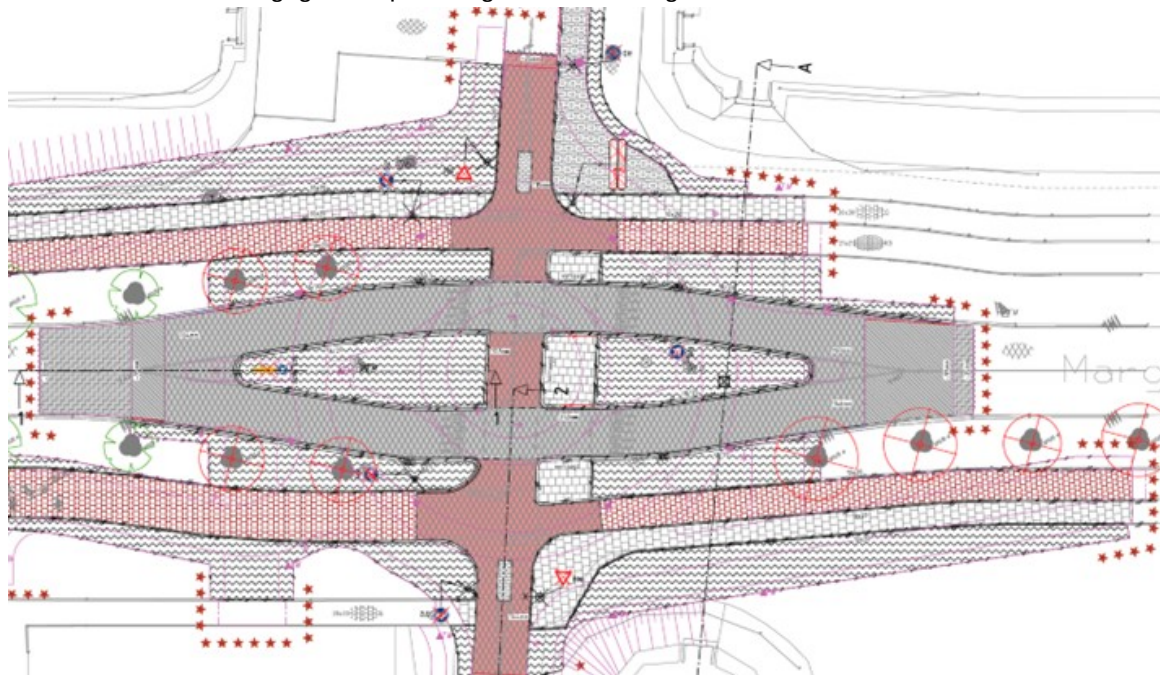
1. De volgende verkeerstekens in overeenstemming met de genoemde artikelen en modellen uit het RVV 1990 op en rondom de fietsrotonde aan de Marga Klompélaan - Kruisstraat aan te brengen:
 - a. Bord B6 (B06) (Verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg);
 - b. Bord D1 (D01) (Ronde, verplichte rijrichting);
 - c. Bord D2 (D02) Gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft);
 - d. Bord G11 (verplicht fietspad);
 - e. Bord G11, met onderbord OB502 (verplicht fietspad in twee richtingen);
 - f. Voetgangersoversteekplaatsmarkering (zebrapad), als bedoeld in artikel 49, tweede lid, van het RVV 1990;
 - g. Haaientanden, als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990,

een en ander zoals aangegeven op de volgende afbeelding.

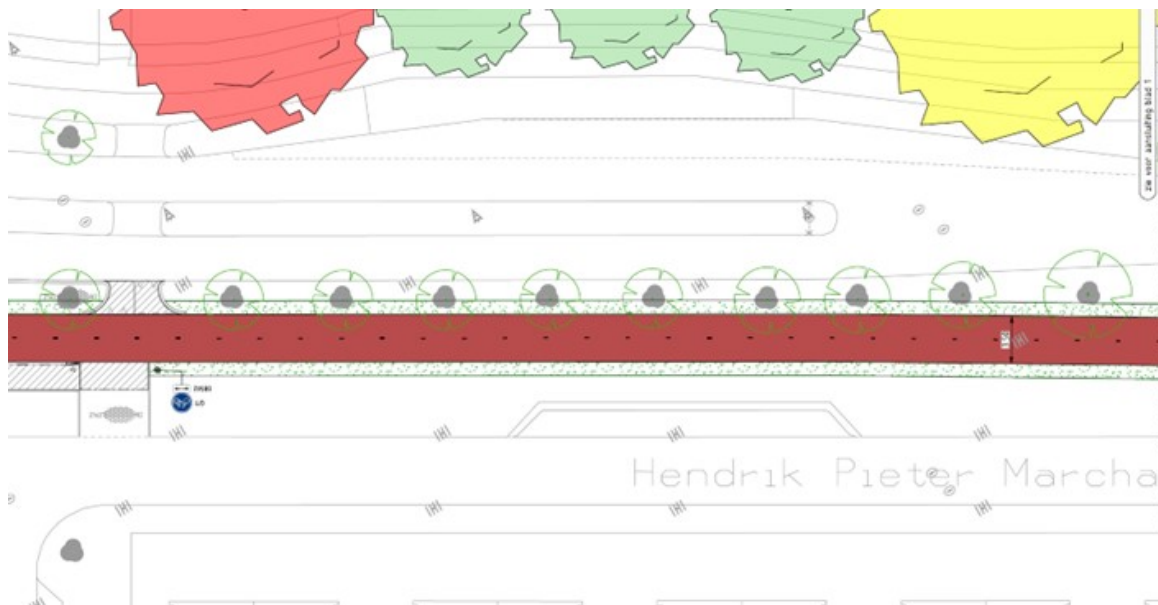


2. In overeenstemming met de genoemde artikelen en modellen uit het RVV 1990 op en rondom het kruispunt van de Marga Klompélaan en de Kruisstraat te verwijderen:
 - a. Bord B6 (B06);
 - b. Bord G11 (verplicht fietspad);
 - c. Bord G12 (einde verplicht fietspad);
 - d. Bord D2 (D02),

een en ander zoals aangegeven op de volgende afbeelding.



3. Te plaatsen Bord G11, met onderbord OB502 (verplicht fietspad in twee richtingen) op het fietspad aan de zuidzijde van de Marga Klompélaan, tussen de Lange Akkers en Kruisstraat, e.e.a. zoals aangegeven op de volgende afbeelding.



Genoemde wegen zijn in beheer bij de gemeente Arnhem.

Achtergrond en motivatie

Bereikbaarheid is een belangrijk onderwerp in de regio Arnhem Nijmegen. Doel van het fietsbeleid van de gemeente Arnhem, zoals vastgelegd in de Accentnota Fiets, is het fietsen in de stad aantrekkelijker te maken en mensen te verleiden om meer met de fiets naar bestemmingen in de stad te gaan en de auto 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.

In de Arnhemse Accentnota Fiets is aangegeven dat de kwaliteit van verschillende fietsroutes in Arnhem moet worden verbeterd. Per deeltraject is een probleemanalyse en oplossingsrichting opgesteld om de samenhang, het comfort en de veiligheid van deze fietsroutes te verbeteren. Eén van de uitgangspunten is dat fietsers meer voorrang krijgen in de stad, op plaatsen waar dat kan. Dit principe passen we ook toe op de snelfietsroute Arnhem – Nijmegen (het RijnWaalpad), daar waar de Marga Klompélaan de snelfietsroute (Kruisstraat) kruist. Dit draagt bij aan een comfortabel en veilig gebruik van deze snelfietsroute, passend bij het groeiend fietsgebruik. Een snelfietsroute is in feite een 'doorfietsroute'.

De Marga Klompélaan is een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 50 km/u en een verkeersintensiteit van circa 13.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Kruisstraat rijden ter hoogte van de oversteekplaats van de Marga Klompélaan circa 3.000 fietsers per etmaal. In het ontwerpproces heeft Gemeente Arnhem overwogen dat een ongelijkvloerse kruising hier de voorkeur verdient, om redenen van verkeersveiligheid en comfort. Vanwege ruimtelijke beperkingen en de hoge kosten is deze kruispuntsvorm echter niet haalbaar. Vervolgens is een 'normale' fietsoversteek met voorrang voor de fietsers overwogen. Wij zijn van mening dat een dergelijke fietsoversteek niet veilig kan worden ingepast. De belangrijkste reden daarvoor is dat de snelheid van het autoverkeer vooralsnog niet geloofwaardig teruggebracht kan worden naar 30 km/h over tenminste 200 meter, hetgeen een voorwaarde is bij toepassing van deze kruispuntsvorm.

Een fietsrotonde is een gelijkvloerse kruispuntsvorm voor een kruising van een hoofdfietsroute met een gebiedsontsluitingsweg, die door fietsers als rotonde wordt gebruikt en waar bij conflictpunten de fietser voorrang heeft op het gemotoriseerd verkeer. De fietsrotonde is een betrekkelijk nieuw fenomeen in Nederland. Het CROW-fietsberaad heeft een notitie gewijd aan inrichtingsaanbevelingen voor fietsrotondes. Aanleiding voor de notitie van CROW-fietsberaad is de constatering dat een fietsrotonde een geschikte oplossing lijkt voor de kruising van een hoofdfietsroute met een gebiedsontsluitingsweg. Met de aanleg van een fietsrotonde kan de snelheid van het gemotoriseerde verkeer bij de fietsoversteek wel effectief worden beperkt.

Bij een fietsrotonde ontstaat een tegenstrijdigheid tussen de algemene regel dat afslaand verkeer dat hen op dezelfde weg tegemoet komt op dat op dezelfde weg zich naast dan wel links of rechts dicht achter hen bevindt, voor moet laten gaan en de met verkeerstekens aangeduide voorrang voor fietsers die de Marga Klompélaan oversteken. Om die reden wordt de fietsrotonde aan de Marga Klompélaan vormgegeven als volwaardige rotonde (waar ook autoverkeer rond kan rijden) en als zodanig met verkeerstekens aangeduid. Om de naderingssnelheid van het autoverkeer te beperken worden in de aanrijrichting busdrempels aangebracht.

Dit verkeersbesluit gaat niet over de aanleg van de rotonde, maar richt zich op de verkeerstekens die op en rondom deze locatie worden verwijderd en aangebracht.

Afweging artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 (WvW)

De in dit verkeersbesluit genoemde verkeersmaatregelen strekken tot de volgende in artikel 2 van de WvW genoemde belangen:

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

Wij zijn van mening dat geen van de in artikel 2 genoemde belangen in dit geval in het geding zijn.

Advies Politie

Ingevolge artikel 24 van het BABW heeft er overleg plaatsgevonden met een door de Korpschef van Politie gemandateerde verkeersadviseur van de eenheid Oost Nederland. Deze kan met een aantal opmerkingen instemmen met het verkeersbesluit.

Reacties

Er is gelegenheid geboden om over het voornemen tot dit verkeersbesluit te reageren. Er zijn enkele reacties binnengekomen. Een overzicht van de reacties en onze afweging daarover is samengevat in Bijlage 1 die onderdeel uitmaakt van dit verkeersbesluit. Wij zijn van mening dat de verkeersmaatregelen in dit verkeersbesluit noodzakelijk, effectief en evenredig zijn. In de reacties zien wij geen omstandigheden die ertoe moeten leiden dat wij van dit verkeersbesluit afzien of onderdelen van het voorgenomen verkeersbesluit wijzigen. De reacties hebben niet tot aanpassing van het voorgenomen verkeersbesluit geleid.

Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
namens het college,

M. Jochemsen

Teamleider Ondermijning, Backoffice en Vergunningen

Bezwaar

Als u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u 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 9029

6800 EL Arnhem.

Vermeld in uw bezwaarschrift het zaaknummer (zie bovenaan).

Als u bezwaar hebt gemaakt en een spoedeisend belang hebt, kunt u de voorzieningenrechter vragen om een voorlopige voorziening te treffen. Het verzoek om een voorlopige voorziening moet u samen met een afschrift van uw bezwaarschrift sturen naar:

Voorzieningenrechter van de Rechtbank Gelderland

Team bestuursrecht

Postbus 9030

6800 EM Arnhem

Er zijn kosten verbonden aan dit verzoek. Hierover kan de rechtbank u meer vertellen.

BIJLAGE 1 REACTIES EN AFWEGING

Reacties	Inhoud Reactie	Afweging gemeente
Reactie 1	1. Dit is geen oplossing voor veiligheid voor fietsers en voetgangers, want fietsers gaan in twee richtingen rijden, waardoor de situatie voor automobilisten m.n. bus- en vrachtwagenchauffeurs erg onduidelijk wordt. 2. In andere plaatsen worden rotondes verwijderd vanwege ongevallen met fietsers. 3. Een tunnel onder de weg door is een veiligere oplossing die ook de doorstroming niet verstoort.	1. De rotonde is zodanig ontworpen dat fietsers zo veel mogelijk in één richting worden geleid (rechtsom, tegen de wijzers van de klok in). Doordat de snelheid verlaagd wordt neemt de veiligheid toe. 2. In Doetinchem worden rotondes vervangen door VRI's. De betreffende situaties zijn onvergelijkbaar. 3. Klopt, maar een tunnel past niet in de beschikbare ruimte en de kosten zijn te hoog.
Reactie 2	1. Toekennen voorrang aan fietsers kan tot aanzienlijke vertraging voor automobilisten en hulpverleners (spoed) leiden op de enige ontsluitingsweg van de wijk. 2. De combinatie van automobilisten en fietsers die voorrang hebben of nemen is onveilig en verhoogt het risico op ongevallen. 3. Ervaring als bestuurder van bedrijfsbus: met een geblindeerde zij/achterzijde is het erg onoverzichtelijk op een rotonde. 4. Op de Kruisstraat rijden geregeld wielrenners, fatbikes en speedpedelecs die zich niet houden aan de max. snelheid van 25 km/h.	1. Voor automobilisten zal enige (beperkte) vertraging optreden. Hulpdiensten (met sirene en zwaailichten) kunnen ongehinderd doorrijden. Het plan is vooraf besproken met de hulpdiensten. 2. Doordat de snelheid van het verkeer afneemt verbetert veiligheid. 3. De afstand tussen rijbaan en fietspad is geoptimaliseerd voor goed zicht op naderende fietsers door chauffeurs van vrachtwagens en bestelbussen (met goed afgestelde spiegels). 4. De snelheid van de fietsers wordt afgeremd door de (krappe) bocht die zij moeten maken als ze vanaf de Kruisstraat de rotonde oprijden.

Reactie 3	De beoogde situatie met voorrang voor fietsers op het RijnWaalpad past bij de omgeving. De wijziging houdt onvoldoende rekening met voetgangers en schoolgaande kinderen. Er wordt namelijk al gevaarlijk hard gereden door ebikes en fatbikes. In de nieuwe situatie worden het RijnWaalpad een racepad voor ebikes en fatbikes. De zebrapaden veranderen daar niets aan.	Het potentiële conflict tussen fietsers en voetgangers neemt niet toe door de maatregelen. De snelheid van fietsers wordt geremd door de (krappe) bocht die zij moeten maken als ze vanaf de Kruisstraat de rotonde oprijden. Tussen de Marga Klompélaan en het fietspad door het park (Dr. Willem Dreessingel) wordt een verhard voetpad aangelegd.
Reactie 4	Goed idee. Het punt ligt nabij een school. Snelfietsers vinden dat kleine kinderen moeten wijken en snijden hun soms af. Zowel auto's als fietsers komen hard aan bij kruising. Zou de snelheid voor fietsers en automobilisten kunnen worden verlaagd naar 30 km/u of kunnen er snelheidsremmers worden aangebracht?	Door de aanleg van de rotonde wordt de snelheid verlaagd naar circa 30 km/u. Voor de rotonde worden busdrempels aangelegd, zodat de snelheid van het autoverkeer al voor de rotonde wordt afgeremd.

Reactie 5	- Aanbevelingen uit de audit van De Baan Verkeersadvies zijn niet of onvoldoende overgenomen, gemist wordt: geen afronding binnencirkel, twee richtingenfietspad zuidzijde binnencirkel naar zuid en bredere doorsteek tweerichtingen fietspad. Toegevoegd is een Maldense busdrempel voor de oversteken. - Fietsverkeer op het RijnWaalpad moet voorrang verlenen aan fietserverkeer op de Marga Klompélaan. Dat staat haaks op de doelstelling van een doorfietsroute. - Bord D1 (rotonde is niet correct. Gemotoriseerd verkeer kan vanwege middengeleider niet afslaan.	Inhoudelijke reactie: Geen afronding binnencirkel: Aangenomen wordt dat bedoeld wordt dat voor autoverkeer een volledige rotonde (doorgaand rondlopende rijbaan) wordt gemaakt. Dat is wel als zodanig ontworpen, met afwijkend verhardingsmateriaal op de (normaliter) ongebruikte delen van de cirkel. Twee richtingen fietspad zuidzijde: Dit advies is niet overgenomen op verzoek van onder andere politie, ter voorkoming van verwarring over het gebruik van de (fiets)rotonde en om de kans op oversteken van de Marga Klompélaan tegen de beoogde richting in te beperken. Brede doorsteek tweerichting fietspad: Dit advies is niet overgenomen omdat het slechts een doorsteek tussen rijbaan (woonstraat) en fietspad betreft, wat (zeer) beperkt gebruikt wordt, alsmede om het verschil in functie en de bijbehorende voorrangsregel (voorrang voor fietsers op het doorgaande fietspad) te benadrukken. Maldense busdrempel: is toegevoegd om de naderingssnelheid van het autoverkeer te beperken, ter bevordering van de veiligheid van overstekende fietsers en voetgangers - Dit is de gebruikelijke voorrangsregeling op rotondes. De kwaliteitseis dat fietsers op een doorfietsroute voorrang hebben is primair bedoeld voor kruisend autoverkeer. - Bebording is wel correct; auto's kunnen volledig rondrijden op de rotonde.
-----------	---	--

4. Fietsinrichting suggereert rotonde, maar wordt niet ondersteund door juiste bebording. Kijkend naar herkomst en bestemming leidt dit tot structureel negeren van verplichte rijrichting. Gemotoriseerd verkeer verwacht dit niet. 5. Fietser en voetgangers wijken uit van de doorgaande route waardoor oversteeklengte toeneemt.	4. Onduidelijke verplichte rijrichting voor fietsers: De verplichte rijrichting is volstrekt duidelijk, overeenkomstig 'normale' rotondes. Aansluitende fietspaden zijn zodanig vormgegeven dat tegen de verplichte rijrichting in rijden onlogisch is. 5. De uitbuiging van de rechte lijn zorgt voor aangepaste snelheid en verhoogd het attentieniveau van fietsers bij het kruisen van het autoverkeer. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. De oversteeklengte is gelijk aan de huidige situatie.
--	---

6. Taakbelasting voor bestuurders in bij beoogde situatie/rotonde erg hoog. Rechte oversteek zoals bij Laan van Presikhaaf – Ruitenberglaan (of in Lent) is meer passend voor het specifieke gebruik op deze locatie. 7. Zicht op tegemoetkomend verkeer neemt af 8. Zichthoek bestuurders gemotoriseerd verkeer op RijnWaalpad is niet ideaal gelet op snelle fietsers die zijn toegestaan op het RijnWaalpad (extra gevaar). 9. Voorrang voor fietsers leidt tot slechtere afwikkeling gemotoriseerd verkeer	6. De verhoging van de rijtaak verhoogd het attentieniveau van de automobilist. De verlaging van de rijsnelheid (door de uitbuiging en de busdrempel) vereenvoudigd de rijtaakbelasting. 7. We zien geen reden waarom het zicht op tegemoetkomend verkeer af zou nemen. Nog afgezien van de vraag waarvoor zicht op tegemoetkomend verkeer in de ontworpen situatie relevant zou zijn met oog op de verkeersveiligheid. Zicht op achteropkomend fietsverkeer wordt geborgd door de rotondevorm en de lager rijsnelheid die daar het gevolg van is. 8. De aansluiting van het RijnWaalpad op de fietsrotonde is zodanig dat de snelheid van de fietsers geremd wordt. Het conflictpunt wordt door beide partijen (auto's en fietsers) met aangepaste snelheid benaderd. 9. Dat klopt, maar de afwikkeling blijft van voldoende kwaliteit om een vlotte afwikkeling te garanderen. Door de fietsoversteken in beide richtingen uit elkaar te trekken (aan weerszijden van de rotonde) wordt de afname van de verkeersafwikkeling aanmerkelijk beperkt, ten opzichte van een rechte kruising van de fietsroute (zoals op de Laan van Presikhaaf).
--	--

	10. Betrouwbaarheid buslijn 7 neemt af vanwege verliestijden. 11. Een kruispuntoplossing voor snelfietsroutes als op de Laan van Presikhaaf of in Lent past hier beter.	10. De betrouwbaarheid van buslijn 7 neemt af: De betrouwbaarheid neemt niet af, de rijtijd neemt wel toe met enkele seconden. 11. Een soortgelijke oplossing als op de Laan van Presikhaaf of de Vrouwe Udasingel in Lent is in deze situatie niet wenselijk, vanwege de relatief hoge intensiteit van het kruisende autoverkeer. In dat geval zou de verkeersafwikkeling (te) veel beperkt worden.
--	---	--