GEMEENTE Arnhem

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Arnhem

Nr. 413470

2 september 2026

Verkeersbesluit Rijksweg-West diverse verkeersmaatregelen

Datum verkeersbesluit: 1 september 2026

Zaaknummer: 4976840

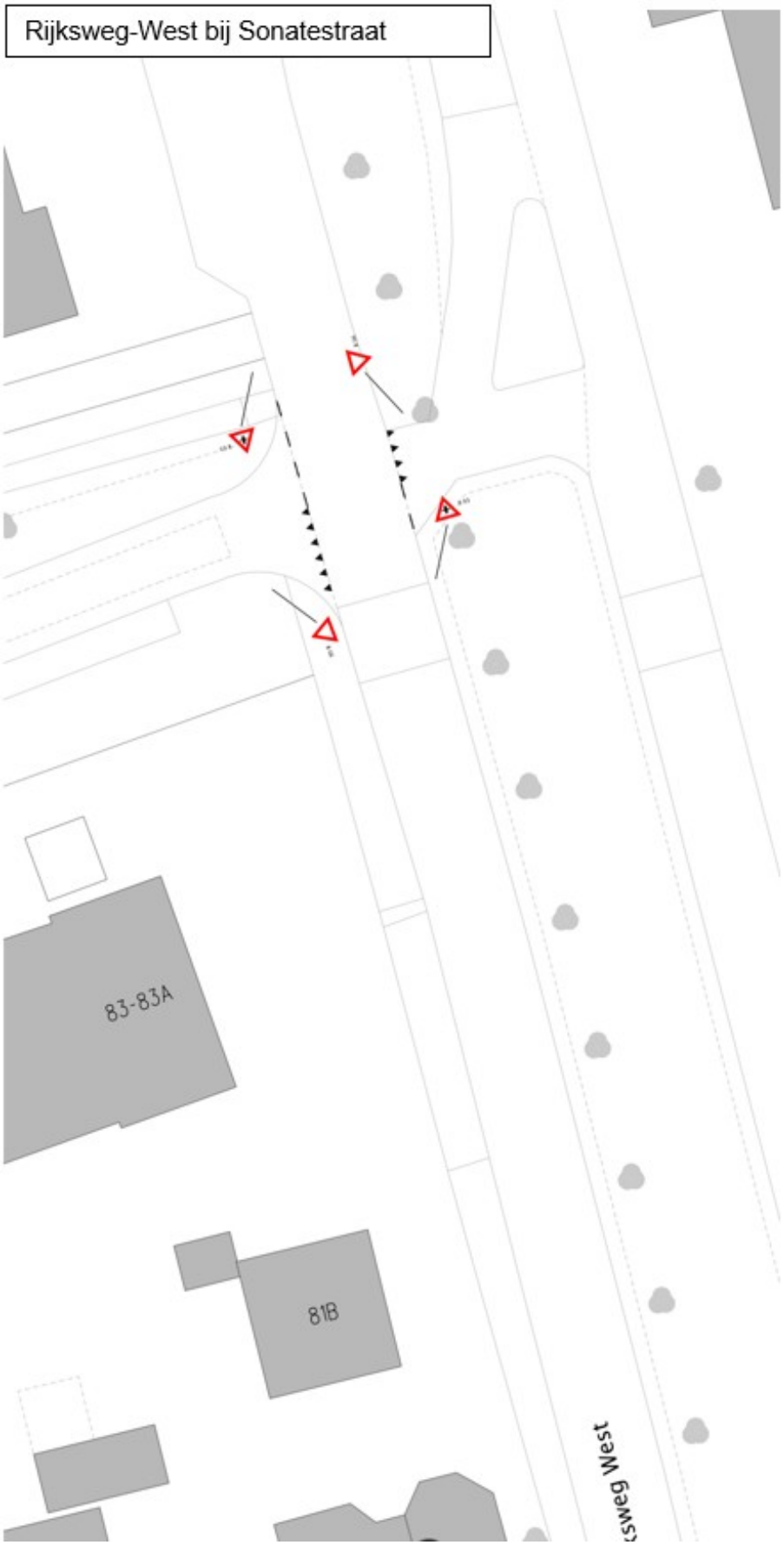
HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN ARNHEM;

gelet op:

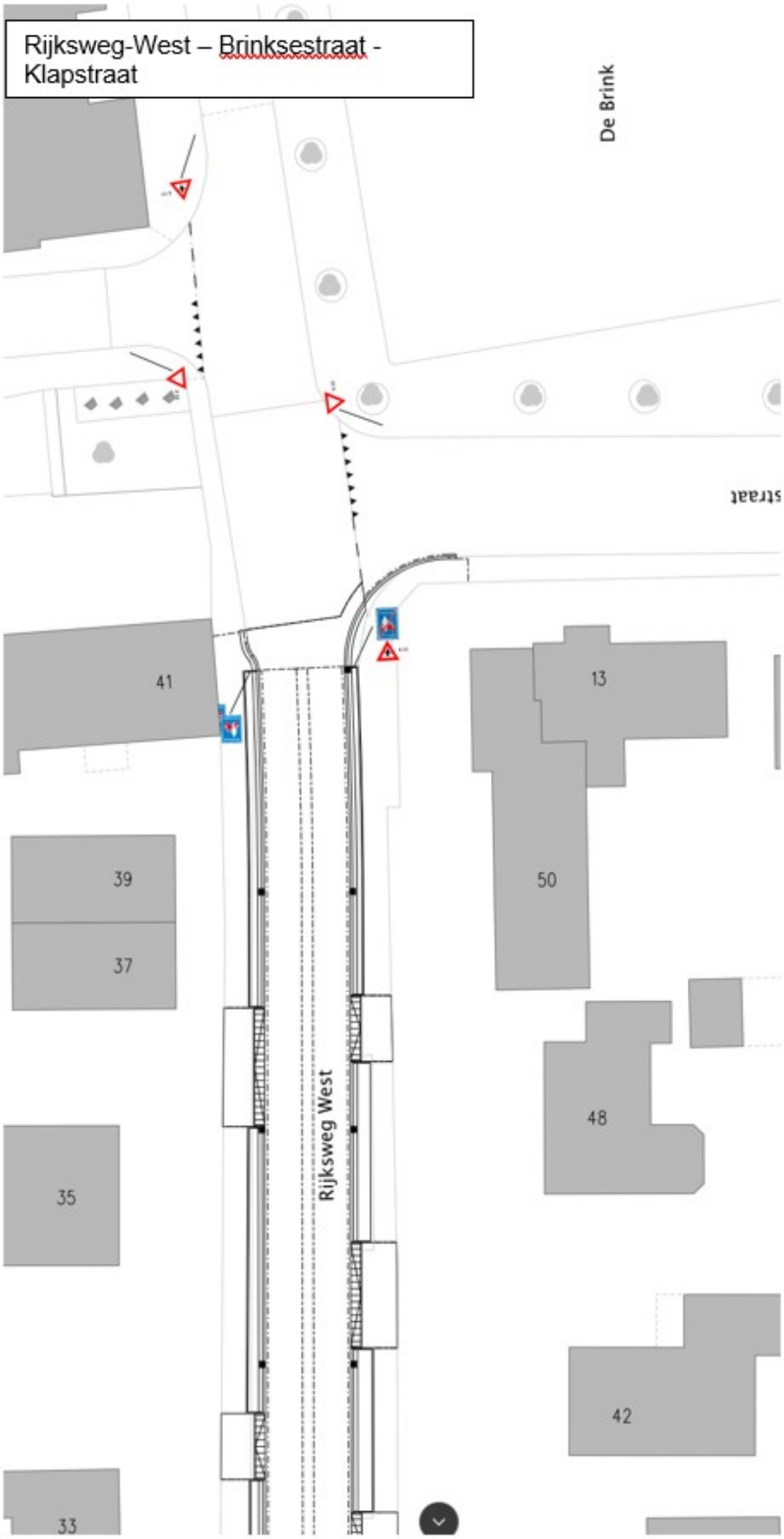
- artikel 2 en artikel 18, eerste lid, onderdeel d van de WvW 1994,
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990),
- het bepaalde in de artikelen 12, 15 en 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer;

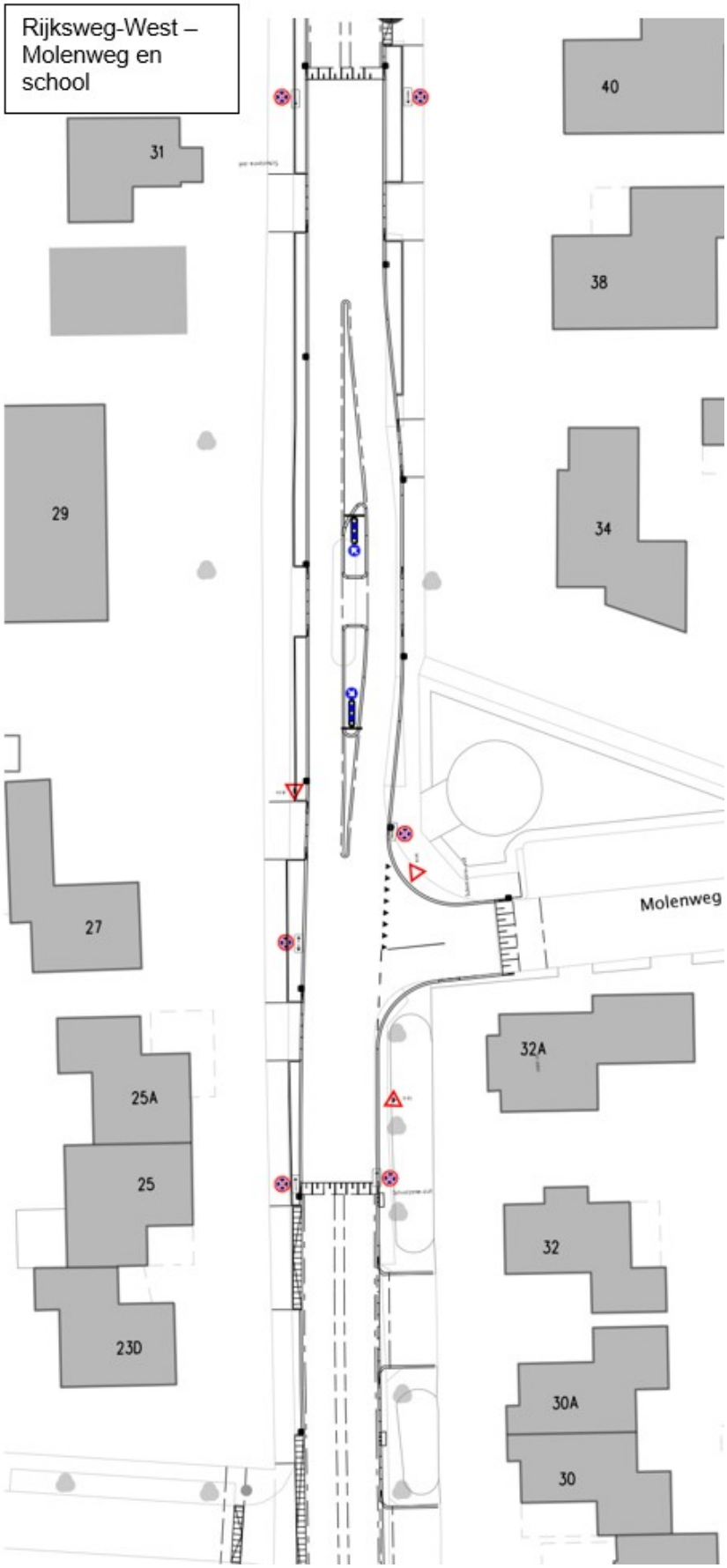
b e s l u i t:

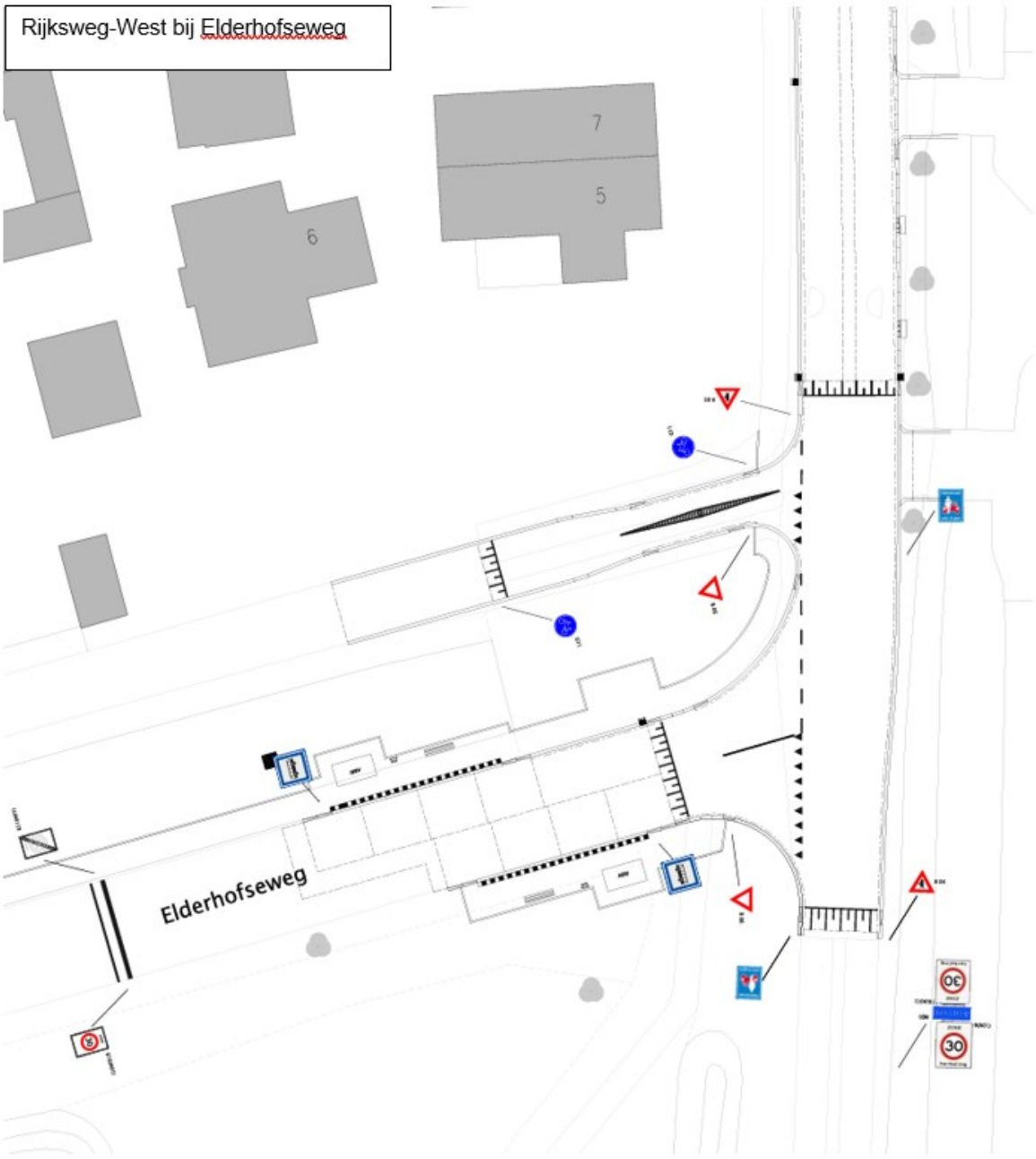
1. Te plaatsen de volgende verkeerstekens overeenkomstig de genoemde artikelen uit het RVV 1990 en de modellen in bijlage 1 van het RVV 1990:
   a. A1 (30 km-zone) op de Elderhofseweg en Rijksweg-West in Arnhem;
   b. A2 (einde 30 km-zone) op de Elderhofseweg en de Rijksweg-West ;
   c. G11 (verplicht fietspad) op de Elderhofseweg;
   d. B3 (voorrangskruispunt) op de Rijksweg-West;
   e. B4 (voorrangskruispunt zijweg links) op de Rijksweg-West;
   f. B5 (voorrangskruispunt zijweg rechts) op de Rijksweg-West;
   g. B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kuisende weg) op de Brinksestraat, Elderhofseweg, Klapstraat, Opusstraat, Rijksweg-West en Rijksweg-Oost en Sonatestraat, indien op afbeelding met onderbord OB503 met een fietssymbool;
   h. D2 (gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft) op de Rijksweg-West en de Rijksweg-Oost;
   i. D5l (gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven) bij de aansluiting van de Rijksweg-Oost op de Rijksweg-West;
   j. D3 (bord mag aan beide zijden worden voorbijgegaan) op de Rijksweg-West;
   k. E2 (verbod stil te staan) op de Rijksweg-West en de Molenstraat ter hoogte van de schoolzone, met onderbord OB501 of OB502, zoals aangegeven op tekening;
   l. L3 (bushalte) bij nieuwe bushaltes op de Elderhofseweg bij de aansluiting op de Rijksweg-West;
   m. G7 (Voetpad) met onderbord waaruit blijkt dat fietsers zijn toegestaan op de verbindingsweg tussen gebouw de Landmark en de Gelderse Poort
   n. G11 (verplicht fietspad) op de fietspaden op en langs Elderhofseweg, de Rijksweg-West en de Rijksweg-Oost, indien op afbeelding met onderbord OB505;
   o. haaientanden als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 op de Brinksestraat, Elderhofseweg, Klapstraat, Opusstraat, Rijksweg-West, Rijksweg-Oost en Sonatestraat.
   Een en ander zoals aangegeven op de volgende afbeeldingen.
2. Te verwijderen alle eerder geplaatste borden en markeringen op de op volgende afbeeldingen aangegeven weggedeeltes.
3. Alle eerdere verkeersbesluiten die betrekking hebben op de weggedeeltes op volgende afbeeldingen in te trekken.

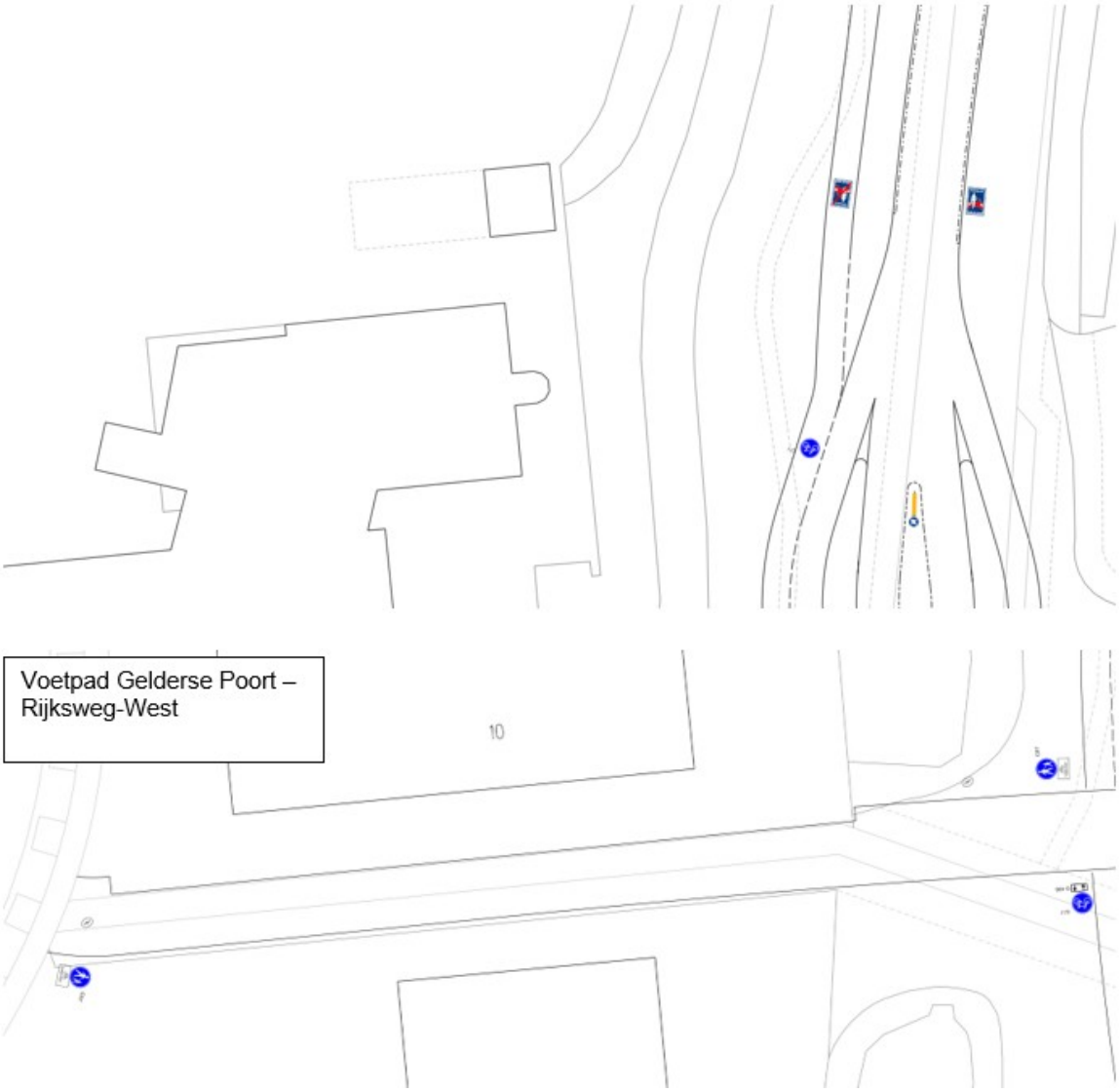

Rijksweg-West bij Sonatestraat
83-83A
81B

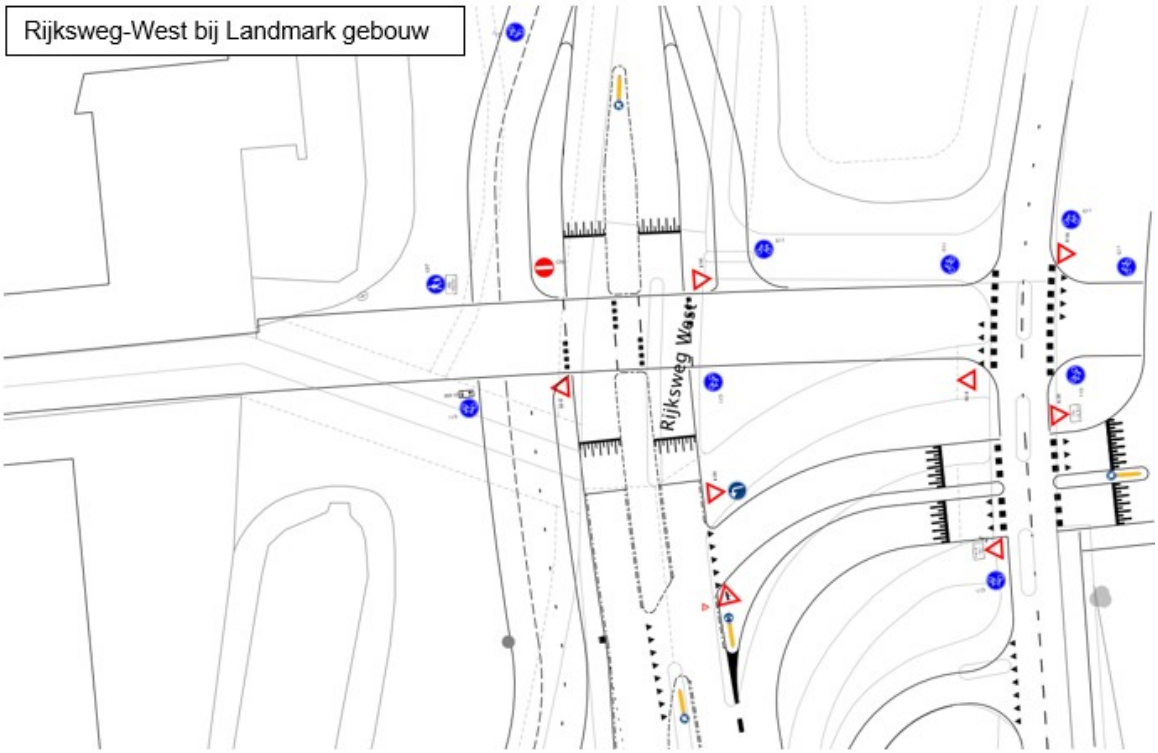

Rijksweg-West bij Opusstraat
64
62B
62A
Rijksweg West
Waelstraat

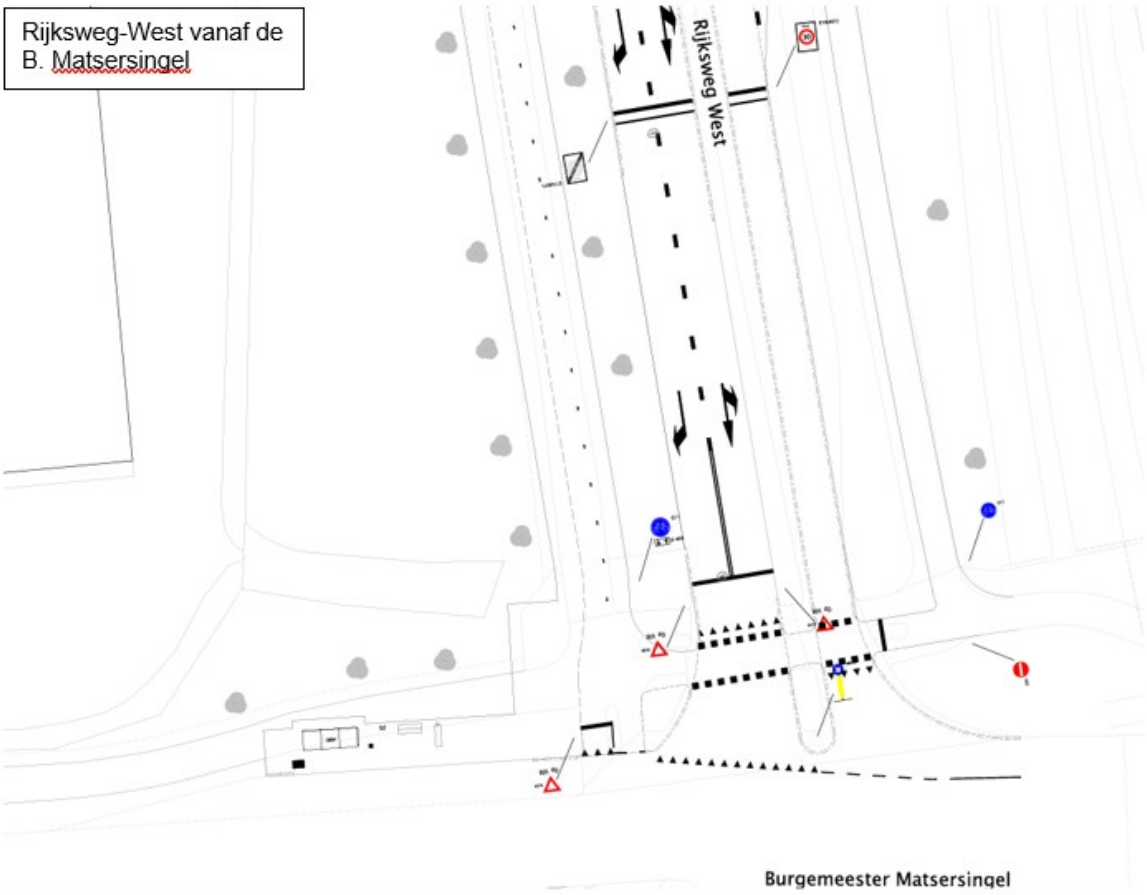

Rijksweg-West – Brinksestraat - Klapstraat
De Brink
41
13
50
39
37
48
35
Rijksweg West
42
33


Rijksweg-West – Molenweg en school
40
31
38
29
34
27
Molenweg
32A
25A
25
32
23D
30A
30


Rijksweg-West bij Elderhofseweg
7
5
6
Elderhofseweg
30
30


Voetpad Gelderse Poort –
Rijksweg-West
10





Genoemde wegen zijn in beheer bij de gemeente Arnhem.

Achtergrond en motivatie
De Rijksweg-West e.o. is en wordt heringericht. Vorig jaar zijn al verschillende maatregelen uitgevoerd op het gedeelte tussen de Burgemeester Matsersingel en de Elderhofseweg. Hierop vinden een paar aanpassingen plaats. Dit jaar wordt het gedeelte tussen de Elderhofseweg en de Sonatestraat uitgevoerd. Een van de beduidendste maatregelen is dat de snelheid op de Rijksweg-West wordt verlaagd van 50 naar 30 km per uur. Dit verkeersbesluit richt zich op de uiteindelijke verkeerssituatie op de Rijksweg-West e.o., tussen de Burgemeester Matsersingel en de Sonatestraat, nadat alle verkeerstekens zijn verwijderd, gewijzigd en geplaatst.

Verlaging maximumsnelheid Rijksweg-West

In het coalitieakkoord van het college is afgesproken om de snelheden op de wegen in de gemeente Arnhem te verlagen en in de hele stad het aantal rijstroken te gaan verminderen. Het college wil de maximale snelheid op wegen met 70 km/h verlagen naar 50 km/h en op wegen met 50 km/h waar mogelijk verlagen naar 30 km/h. Onderzocht is op welke wegen de snelheid verlaagd kan worden. Eén van de locaties waar de weginrichting kan worden aangepast en de snelheid kan worden verlaagd - van 50 naar 30 km/h - is de Rijksweg-West in Arnhem Zuid.

Een van de grootste voordelen van de snelheidsverlaging is de aanzienlijk verminderde kans op overlijden bij verkeersongevallen. De kans op overlijden bij een ongeval waarbij 30 km/h gereden wordt namelijk een factor 3 kleiner dan bij 50 km/h. Daarnaast is de ernst van een letselongeval kleiner. De snelheidsverlaging draagt bij aan een leefbare stad. De lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer zorgt namelijk voor minder geluidsoverlast, vermindert het gebruik van de wegen in Arnhem door doorgaand verkeer en creëert een rustigere en meer plezierige leefomgeving. De snelheidsverlaging zorgt er ook voor dat het aantrekkelijker is om te lopen of te fietsen. Bovendien zijn wegen die eerst als barrières fungeerden met een lagere snelheid makkelijker over te steken.

Verbinding langzaam verkeer

Vanuit de bedrijvenorganisatie werd al langere tijd stevig aangedrongen op het realiseren van een

doorsteek voor langzaam verkeer tussen het bedrijventerrein de Gelderse Poort en de Rijksweg-West. De urgentie werd groter door de functieuitbreiding van het gebouw de ‘Landmark’ aan de Rijksweg-West. Hierdoor zijn er meer uitwisselingen van langzaam verkeer tussen de Landmark en de Gelderse Poort. Naast aanpassing van de weginrichting van de Rijksweg-West was er de behoefte aan een verbinding voor langzaam verkeer tussen het Landmarkgebouw en de Gelderse Poort.

Voorrang voor de hoofdfietsroute

Het fietsbeleid van de gemeente Arnhem heeft tot doel om 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. De Rijksweg-West maakt onderdeel uit van een dergelijke regionale fietsroute, namelijk de doorfietsroute VeluweWaalpad. We nemen diverse verkeersmaatregelen om ervoor te zorgen dat de Rijksweg-West aan de veiligheids-, kwaliteits- en comforteisen van een hoogwaardige doorfietsroute voldoet.

De Rijksweg-West is een 30 km-zone. Conform de Uitvoeringsvoorschriften BABW (zie bord B6) kan een voorrangsregeling binnen 30 km-zones o.a. worden toegepast bij kruispunten met een hoofdfietsroute, die duidelijk als zodanig herkenbaar is en waarop slechts een ondergeschikte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer voorkomt. Aan deze eisen wordt voldaan.

In principe zijn er twee mogelijkheden om de voorrangsgerechtigde weg met behulp van borden aan te duiden, namelijk met bord B1, voorrangsweg, of met bord B3/B4/B5, voorrangskruispunt. In de Uitvoeringsvoorschriften Babw is bepaald dat het bord B1 niet in 30 km-zones wordt toegepast. Op de Rijksweg-West worden daarom de borden B4 en B5, voorrangskruispunt, toegepast.

Verplaatsing bushaltes

Op de huidige locatie van de bushaltes bij de Meester Merkxstraat is onvoldoende ruimte om een volwaardige, toegankelijke en inclusieve bushalte aan te leggen. Om die reden verplaatsen we de bushalte naar de Elderhofseweg. Op deze locatie kunnen bushalte worden aangelegd die aan de toegankelijkheidseisen voldoet. Daarnaast voldoet deze locatie aan de voorwaarden voor loopafstanden tot bushaltes.

Verbod om stil te staan

Het instellen van een stilstaanverbod op een gedeelte van de Rijksweg-West is wenselijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Het betreffende wegvak maakt deel uit van de schoolomgeving. Stilstaande voertuigen, onder andere ten behoeve van het halen en brengen van kinderen en het laden en lossen, kunnen het zicht op overstekende voetgangers en fietsers beperken en leiden tot onverwachte verkeersbewegingen. Door het stilstaan op dit gedeelte van de weg niet toe te staan, blijft het zicht op het overige verkeer en op overstekende verkeersdeelnemers zoveel mogelijk gewaarborgd en wordt voorkomen dat de verkeersdoorstroming ter plaatse wordt belemmerd. Ook in de huidige situatie geldt op dit gedeelte reeds een stilstaanverbod, aangegeven met een doorgetrokken gele streep. Vanwege de herinrichting wijzigen de inrichting en de exacte begrenzing van het betreffende wegvak. Het stilstaanverbod wordt daarom overeenkomstig de nieuwe inrichting opnieuw vastgelegd.

Uitvoeringsvoorschriften artikel 15 van de Babw
Op de volgende wijze wordt aan de Uitvoeringsvoorschriften Babw inzake verkeerstekens voor het plaatsen van 30 km-borden binnen de bebouwde kom voldaan:

- met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
  - plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
  - kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietsers;
  - kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
- de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
- indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

Overweging artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 (WvW 1994)
De in dit 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.

Zienswijzen
Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om over het voornemen tot dit verkeersbesluit hun zienswijze kenbaar te maken. In totaal zijn er 12 zienswijzen kenbaar gemaakt. Van de zienswijzen en onze overwegingen daarover is een zienswijzenota opgesteld. De zienswijzen hebben niet tot aanpassingen geleid. De zienswijzenota is als bijlage bij dit verkeersbesluit gevoegd en maakt onderdeel uit van dit verkeersbesluit.

Advies Politie
Ingevolge artikel 24 van het Babw heeft er overleg plaatsgevonden met een door de Korpschef van Politie gemandateerde verkeersspecialist van de eenheid Oost Nederland. Deze adviseert als volgt:

Wegvak Rijksweg-West tussen Burgemeester Matsersingel en Elderhofseweg

Verlaging maximumsnelheid van 50 km/h naar 30 km/h Wegen worden verkeerskundig bekeken naar functie, vorm en gebruik. De Rijksweg-West gelegen tussen de Burgemeester Matsersingel en de Elderhofseweg is een gebiedsontsluitende weg. De weg ontsluit Elden in zuidelijke richting. Volgens het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom voor motorvoertuigen 50 km/h. Dit volgt uit artikel 20 aanhef en onder a van het betreffende Reglement. Het uitgangspunt is dat gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom 50 km/h zijn, tenzij deze niet als zodanig in te richten zijn danwel er goede redenen zijn om de snelheid te verlagen vanwege de omgeving (bv. schoolomgeving, leefbaarheid en oversteekbaarheid). Het is daarbij belangrijk dat beseft wordt dat binnen de bebouwde kom voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid veilige 50 km/h-wegen nodig blijven, waar het gemotoriseerd verkeer redelijk vlot kan doorstromen. Daarbij wordt expliciet aangegeven dat dit ook belangrijk is voor de aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten. Ik verwijs hierbij naar de CROW handreiking 'Voorlopige inrichtingskenmerken GOW301'. Deze handreiking borduurt voort op het 'Afwegingskader 30 km/h2'.

Instellen fietsstraat

In het concept verkeersbesluit wordt aangegeven dat het wegvak van de Rijksweg-West vanaf de oversteek voor het langzame verkeer bij het gebouw de 'Landmark' (Rijksweg-West 2 te Arnhem) tot aan de Elderhofseweg ingericht wordt als fietsstraat waarbij de auto te gast is. De fietsstraat heeft op zichzelf geen juridische status maar schept wel verwachtingen naar weggebruikers. Op een gebiedsontsluitende weg dient geen fietsstraat aangelegd te worden. Het doel en de functie van de fietsstraat is in strijd met de functie van deze weg, namelijk een gebiedsontsluitende weg. Volgens richtlijnen van het CROW betreft een fietsstraat een erftoegangsweg voor het gemotoriseerd verkeer die deel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk of van een snelle fietsroute, welke weg door vormgeving en inrichting als fietsstraat herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate en in ondergeschiktheid autoverkeer voorkomt. Een zeer belangrijke voorwaarde om een wegvak tot fietsstraat te kunnen bestempelen, is dat het fietsverkeer daadwerkelijk dominant is in het straatbeeld. Dat is voor dit wegvak absoluut niet het geval en het betreft daarnaast ook geen erftoegangsweg. Voor meer informatie verwijs ik hiervoor naar het 'Wegontwerp binnen de bebouwde kom (inclusief ASVV)\Ontwerpwijzer fietsverkeer' van het CROW.

Schouw op woensdag 18 maart 2026

Op woensdag 18 maart 2026 heb ik ter plaatse op het wegvak een schouw uitgevoerd. Ik zag dat de genoemde verkeersmaatregelen uit het concept verkeersbesluit reeds geheel danwel in grote mate al uitgevoerd zijn. De vraag rijst dan wat dan nog het doel en nut van het advies is wat gevraagd wordt en het verkeersbesluit wat nog genomen dient te worden. Over de huidige inrichting wil ik graag nog het volgende opmerken:

- Het rode asfalt gaat in zuidelijke richting over op het verplichte fietspad aangeduid met bord G11. Dit kan volgens mij leiden tot verkeersgevaarlijke situaties omdat weggebruikers het profiel van het wegdek volgen en daardoor op het fietspad kunnen belanden. Er zijn al meldingen geweest

dat motorvoertuigen hier het fietspad op zijn gereden. Dit is een zeer ongewenste situatie. Hieronder een afbeelding van de betreffende locatie.

- Bij de oversteek voor het langzamere verkeer bij het gebouw de 'Landmark' richting het bedrijventerrein Gelderse Poort is bord G7 geplaatst. Op het onderbord staat zowel het symbool voor de fiets afgebeeld en ook de tekst 'Fietsers toegestaan'. Volgens het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens dient alleen het symbool aangegeven te worden met de tekst 'toegestaan' in kleine letters. Vermoedelijk staat het verkeerde onderbord ook aan de zijde van de Meester E.N. van Kleffensstraat maar dat is door mij verder niet bekeken.
- Toepassing van bord C2. In het concept verkeersbesluit wordt op twee locaties bord C2 toegepast. Bord C2 van bijlage 1 RVV 1990 heeft als omschrijving: "Eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee." Er is op beide locaties geen sprake van een éénrichtingsweg. In plaats van bord C2 dient hier gebruik gemaakt te worden van bord D5l bij de kruising van de Burgemeester Matsersingel met de Rijksweg-West en van bord D5r bij de oversteek van het langzame verkeer nabij het gebouw de Landmark.
- De inritconstructie zoals deze aangelegd is op de kruising van de Rijksweg-West met de Meester D.U. Stikkerstraat is niet conform de richtlijnen van het CROW aangelegd. Er is geen sprake van een doorlopend fietspad of trottoir.

Fietsstraat

Hetgeen ik hierboven aangegeven heb m.b.t. de fietsstraat is ook van toepassing op dit wegvak. Hoewel hier volgens mij wel sprake is van een erftoegangsweg, voldoet het gebruik van deze weg niet aan de vereisten voor het instellen van een fietsstraat. Voorrangskruispunten De Rijksweg-West gelegen ten noorden van de kruising met de Elderhofseweg valt binnen een al bestaande 30 km/h zone waarbij sprake is van erftoegangswegen. Binnen dergelijke gebieden wordt de voorrang geregeld via de gedragsregels van het RVV 1990. Er dient daarbij op kruisingen geen voorrang ingesteld te worden.

Verbod stil te staan

In het gedeelte van het concept verkeersbesluit onder 'Achtergrond en motivatie' lees ik niets terug over het instellen van het verbod om stil te staan op een gedeelte van de Rijksweg-West. Er worden verder geen argumenten benoemd.

Standpunt politie inzake afwaardering maximumsnelheid

Met betrekking tot het wegvak van de Rijksweg-West tussen de Burgermeester Matsersingel en de Elderhofseweg wil ik ook wijzen op de naar de gemeente Arnhem gestuurde brief van 3 oktober 2024 waarbij de politie een standpunt ingenomen heeft ten aanzien van het Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem. Een kopie van deze brief vindt u bij dit advies gevoegd. Ik wil daarbij ook wijzen op de recent verstuurde brief vanuit de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM) van 7 november 2025 met kenmerk SN25_000744 en onderwerp 'Toepassen uitgangspunten bij aanpassen rijsnelheden in wegennetwerk'.

Conclusie

Gezien het bovenstaande kan ik niet instemmen met het te nemen verkeersbesluit en adviseer ik negatief.

Onze afweging over het advies van de Politie
De Rijksweg-West wordt heringericht. Eén van de belangrijkste maatregelen betreft de verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/h en het instellen van een fietsstraat met voorrangskruispunten. Het wegvak tussen de Burgemeester Matsersingel en de Elderhofseweg krijgt hierbij een maximumsnelheid van 30 km/h, waar momenteel een maximumsnelheid van 50 km/h geldt.

In het politieadvies wordt gesteld dat volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) de maximumsnelheid op een gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom 50 km/h dient te bedragen. Hoewel de Rijksweg-West momenteel als zodanig is ingericht, wordt met de voorgenomen herinrichting bewust gekozen voor een andere functionele invulling van de weg.

De Rijksweg-West maakt onderdeel uit van de regionale hoogwaardige fietsroute VeluweWaalpad, dit is in het Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP) vastgesteld. Vanuit het DMP wordt ingezet op het stimuleren van het fietsgebruik op deze route. Een belangrijk instrument hiervoor is het aantrekkelijker en veiliger inrichten van de weg voor fietsers. Op dit moment wordt de Rijksweg-West relatief intensief gebruikt door gemotoriseerd verkeer. De voorgestelde snelheidsverlaging draagt bij aan een betere snelheidsbalans tussen de verschillende modaliteiten en maakt de route aantrekkelijker voor fietsers.

Een lagere maximumsnelheid leidt tot kleinere snelheidsverschillen tussen weggebruikers, hetgeen de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers vergroot. Daarnaast wordt fietsen hierdoor reistijd technisch concurrerender ten opzichte van de auto, wat aansluit bij de doelstellingen van het DMP. De Rijksweg-West, binnen de kern, is al een erftoegangsweg, zowel nu als in de toekomst, met een maximumsnelheid van 30 km/h. Het wegvak buiten de kern, tot aan de omgeving van OHRA, had nu nog een maximumsnelheid van 50 km/h. Hierdoor ontstaat in de huidige situatie een wisselend snelheidsbeeld op een relatief kort traject. Met de voorgenomen maatregel wordt ook dit deel afgewaardeerd naar 30 km/h. Daarmee ontstaat één logisch en aaneengesloten 30 km/h-traject. Dit sluit beter aan bij de gewenste functie van de route en bij de inrichting van het aansluitende wegvak binnen de kern.

In het politieadvies wordt ook gewezen op het belang van een maximumsnelheid van 50 km/h in relatie tot de aanrijdtijden van nood- en hulpdiensten. De gemeente begrijpt dit aandachtspunt, maar ziet hierin geen aanleiding om af te wijken van de voorgenomen snelheidsverlaging naar 30 km/h. Daarbij wordt meegewogen dat de snelheidsverlaging betrekking heeft op een relatief beperkt wegvak van circa 350 meter, waardoor het effect op de feitelijke aanrijdtijden naar verwachting beperkt is.

Binnen de kern wordt het fietsstraatprincipe consequent doorgetrokken. In dit wegvak worden aanvullende snelheidsremmende maatregelen getroffen, zoals verkeersdrempels en plateaus. Daarnaast worden kruispunten ingericht als voorrangskruisingen, voorzien van bebording of uitgevoerd als uitritconstructie.

De keuze voor voorrangskruispunten en uitritconstructies is mede ingegeven door het snelheidsremmende effect op het gemotoriseerd verkeer. Dit komt de voorrangspositie en de verkeersveiligheid van fietsers die de fietsstraat volgen ten goede. Uitritconstructies benadrukken daarnaast het doorgaande karakter van de fietsstraat, mede doordat het trottoir visueel doorloopt over het kruisingsvlak. Ook hebben deze constructies een remmend effect op het verkeer uit de zijstraten.

De argumenten voor het instellen van een verbod om stil te staan is toegevoegd aan het onderdeel Achtergrond en motivatie in dit verkeersbesluit.

Op basis van bovenstaande argumentatie; het strategische belang van de Rijksweg-West als onderdeel van het VeluweWaalpad en de beleidsdoelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit, wordt het negatieve advies van de politie niet overgenomen.

Opmerkingen verkeersborden

In de opmerkingen van de Politie wordt ingegaan op verschillende situaties die reeds zijn aangelegd, die in het voorgenomen verkeersbesluit staan. Hieronder bespreken wij puntsgewijs de opmerkingen van de Politie.

- Het rode asfalt gaat in zuidelijke richting over op het verplichte fietspad aangeduid met bord G11. Dit kan volgens mij leiden tot verkeersgevaarlijke situaties omdat weggebruikers het profiel van het wegdek volgen en daardoor op het fietspad kunnen belanden. Er zijn al meldingen geweest dat motorvoertuigen hier het fietspad op zijn gereden. Dit is een zeer ongewenste situatie. *Om deze situatie te verbeteren, wordt het bord G11 een aantal meter naar achteren verplaatst. Aanvullend wordt een korte puntmarkering aangebracht bij de bermen langs het fietspad;*
- Bij de oversteek voor het langzamere verkeer bij het gebouw de 'Landmark' richting het bedrijventerrein Gelderse Poort is bord G7 geplaatst. Op het onderbord staat zowel het symbool voor de fiets afgebeeld en ook de tekst 'Fietsers toegestaan'. Volgens het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften BABW over verkeerstekens dient alleen het symbool aangegeven te worden met de tekst 'toegestaan' in kleine letters. *Dit is verwerkt in het laatste bebordingsplan dat bij het verkeersbesluit is gevoegd;*
- Toepassing van bord C2. In het concept verkeersbesluit wordt op twee locaties bord C2 toegepast. Bord C2 van bijlage 1 RVV 1990 heeft als omschrijving: "Eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee." Er is op beide locaties geen sprake van een éénrichtingsweg. In plaats van bord C2 dient hier gebruik gemaakt te worden van bord D5l bij de kruising van de Burgemeester Matsersingel met de Rijksweg-West en van bord D5r bij de oversteek van het langzame verkeer nabij het gebouw de Landmark. *Het bord is aangepast in het bordenplan van het Verkeersbesluit;*
- De inritconstructie zoals deze aangelegd is op de kruising van de Rijksweg-West met de eerste D.U. Stikkerstraat is niet volgens de richtlijnen van het CROW aangelegd. Er is geen sprake van een doorlopend fietspad of trottoir. *De inritconstructie is geen onderdeel van het verkeersbesluit, maar een situatie die hier al een langere periode ligt. Omdat het hier gaat om een aansluiting naar een privéterrein/parkeerterrein en niet om een zijweg met een doorgaande functie, kan deze aansluiting als inritconstructie worden vormgegeven. Een doorlopend trottoir is daarbij niet noodzakelijk. Wel is het van belang dat de aansluiting in de inrichting herkenbaar ondergeschikt blijft aan de doorgaande weg. Dit kan worden verduidelijkt door het bord 'eigen terrein' om te draaien richting de Rijksweg-West.*

Bezwaar
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 Zienswijzennota verkeersbesluit Rijksweg-West e.o.

Zienswijze 1

Ik ben het niet eens met het voorgenomen besluit en heb ernstige twijfels of de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk bijdragen aan de verkeersveiligheid. Niet alleen de veiligheid voor de fietsers komt het niet ten goede, maar denk hierbij vooral aan alle kinderen die in Elden wonen. En die in dit dorp niet allen naar school gaan, hun sport beoefenen en maar ook spelen. Zij zullen de dupe worden van deze plannen, die volgens mij alleen maar zal leiden tot gevaarlijke situaties. En dan maar hopen dat er geen ongelukken zullen gebeuren. In de motivatie wordt gesteld dat de inrichting als fietsstraat en de verlaging van de maximumsnelheid de veiligheid en het comfort van fietsers zullen vergroten. Naar mijn mening wordt echter onvoldoende rekening gehouden met de huidige verkeerssituatie op de Rijksweg West. Op deze route rijden aanzienlijk meer auto's dan fietsers. De weg vervult daardoor nog steeds een belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer. Het aanwijzen van de weg als fietsstraat sluit onvoldoende aan bij het daadwerkelijke gebruik van de weg. Ook ben ik van mening dat het versmallen van de rijbaan negatieve gevolgen kan hebben voor de veiligheid van fietsers. Wanneer de beschikbare ruimte afneemt terwijl er veel gemotoriseerd verkeerd aanwezig blijft, neemt de kans toe dat automobilisten fietsers op korte afstand passeren. Dit kan leiden tot onveilige situaties en een verminderd veiligheidsgevoel voor fietsers. Verder mis ik de onderbouwing een duidelijke analyse waaruit blijkt dat de gekozen inrichting daadwerkelijk past bij de verkeersintensiteiten op de Rijksweg West. Een fietsstraat functioneert het beste op wegen waar de fiets duidelijk de dominante verkeersdeelnemer is. Op basis van de huidige verkeerssituatie heb ik niet de indruk dat hiervan sprake is. Ik verzoek u daarom het voorgenomen besluit te heroverwegen en nader onderzoek te doen naar alternatieve maatregelen die zowel de verkeersveiligheid als doorstroming verbeteren, zonder dat nieuwe veiligheidsrisico's ontstaan voor fietsers en andere weggebruikers.

Reactie op zienswijze 1

Het borgen van de verkeersveiligheid, voor alle groepen verkeersdeelnemers en overige weggebruikers, is te allen tijde een prioritair uitgangspunt bij wijzigingen en onderhoud van wegen in beheer bij Gemeente Arnhem. Deze wettelijke taak van de gemeente nemen we uiterst serieus. Ook bij de planvorming voor Rijksweg-West in Elden is dit uitgangspunt gehanteerd.

Dagelijks maken circa 1.200 auto’s en 1.700 fietsers gebruik van Rijksweg-West tussen De Brink en de Elderhofseweg (verkeersmodel 2024, respectievelijk fietstelling 2025). Dit zijn acceptabele aantallen voor een fietsstraat, met meer fietsers dan auto’s. De verwachting is dat het aantal fietsers zal toenemen, terwijl het aantal auto’s nagenoeg gelijk zal blijven, mogelijk af zal nemen. De verhouding tussen het aantal fietsers en auto’s wordt daarmee gunstiger voor een fietsstraat.

Door bij de inrichting van Rijksweg-West de kenmerken van een fietsstraat als uitgangspunt te nemen voelt de automobilist zich te gast in een openbare ruimte, die gedomineerd wordt door fietsers en door gebruik door bewoners en voor lokale functies. Het gebruik van klinkerverharding - mede vanuit cultuurhistorisch perspectief – in plaats van het gebruikelijke rode asfalt draagt hier extra aan bij. De snelheid van auto's en fietsers wordt daardoor extra beheerst, waardoor de verkeersveiligheid verbetert, vooral ook voor overstekende voetgangers en zelfstandig fietsende kinderen.

Ook de versmalling van de rijbaan draagt bij aan de beheersing van de snelheid. Daarnaast is de meest gebruikte oversteekplaats, tegenover de Jozefschool, geaccentueerd door de middengeleider te behouden en te verbeteren (de geleider wordt breder, zodat overstekers meer ruimte hebben om veilig te wachten). Ook dit werkt snelheid verlagend, naast dat het passerende automobilisten en fietsers attendeert op overstekende voetgangers. In combinatie met de elementen waaraan de schoolzone herkent kan worden begrijpen passanten dat hier relatief veel kinderen oversteken.

Ook zullen automobilisten fietsers voorzichtiger passeren en vaker achter fietsers blijven rijden, als gevolg van de smallere rijbaan, in combinatie met het rustigere wegbeeld en daardoor lagere rijsnelheden. De doorstroming van het autoverkeer willen we nadrukkelijk niet bevorderen. In combinatie met de verwachtte toename van het aantal fietsers, mede als gevolg van de maatregelen, zal de ver-

houding tussen auto's en fietsers in Rijksweg-West beter met elkaar in balans komen, waardoor het idee van de fietsstraat -of wel ‘auto te gast’- beter tot zijn recht zal komen.

Zienswijze 2

Ik maak mij ernstige zorgen over de verkeersveiligheid in onze buurt, met name voor kinderen en voetgangers. Zelf ben ik ouder van een kind van 2 jaar, ben ik in verwachting van mijn derde kind en heb ik daarnaast een ouder kind dat in de toekomst zelfstandig door deze wijk zal moeten fietsen. Juist daarom maak ik mij grote zorgen over de voorgestelde wijzigingen. Ik ben tegen de aanleg van de bushaltes aan de Elderhofseweg. Vanuit de Hennepstraat ligt deze locatie direct naast een woonwijk waar veel gezinnen met jonge kinderen wonen. Kinderen steken hier regelmatig de straat over richting het park, de schaapjes en speelplekken in de buurt. Extra busverkeer zorgt voor meer drukte, minder overzicht en grotere risico's voor overstekende kinderen. Daarnaast ben ik het niet eens met de wijziging van de voorrangssituatie waarbij verkeer vanaf de Elderhofseweg voorrang moet verlenen aan verkeer op de Rijksweg West. Op dit moment wordt er op de Rijksweg West al hard gereden. Wanneer verkeer op deze weg geen rekening meer hoeft te houden met verkeer van rechts, bestaat de kans dat automobilisten nog harder gaan rijden of minder opletten. Dat maakt de situatie gevaarlijk voor bewoners, fietsers en vooral kinderen. Ik verzoek u daarom dringend: - af te zien van de bushaltes aan de Elderhofseweg; - de huidige voorrangssiuatie te behouden; - de verkeersveiligheid voor kinderen en fietsers zwaarder mee te wegen in de besluitvorming.

Reactie op zienwijze 2

De verplaatsing van de bushaltes naar de Elderhofseweg verslechtert niet de veiligheidssituatie van overstekende voetgangers/kinderen tussen de Hennepstraat en Park Zuiderveld. De bushaltes kunnen zelfs -in beperkte mate- een positieve uitwerking hebben op de verkeersveiligheid, omdat halterende bussen een remmende werking hebben op de snelheid van het passerende autoverkeer. De wijziging van de voorrangsregeling is van belang voor het comfort en veiligheid van de fietsers en de aantrekkelijkheid van de fietsroute. Uit verschillende onderzoeken naar de relatie tussen de voorrangsregeling en het snelheidsgedrag van het autoverkeer blijkt niet eenduidig dat de snelheid beïnvloed wordt. Het wegbeeld in zijn totaliteit bepaalt in hoge mate de snelheid. Door het behoud van de klinkerbestrating, de versmalling van de rijbaan en de zorgvuldige locatiekeuze en vormgeving van snelheidremmende en attentieniveauverhogende voorzieningen wordt de snelheid van het autoverkeer goed beheerst.

Zienswijze 3

Het blijkt dat er voor onze school een snelfietspad wordt aangelegd. Hierdoor komen er heel veel meer fietsforensen door de straat. Gezien de toename aan elektrische fietsen en de snelheid waarmee gefietst wordt is het voor kinderen veel moeilijker om veilig over te steken. Wij willen dat de veilige schoolzone voor onze school blijft. Daar is jaren voor gestreden. Deze moet blijven.

Reactie op zienswijze 3

In Rijksweg-West wordt geen snelfietspad gerealiseerd. Wel wordt de weg onderdeel van de doorfietsroute VeluweWaalpad. Op een doorfietsroute worden hogere fietssnelheden niet overal gefaciliteerd, zoals binnen de bebouwde kom en zeker in een schoolomgeving, De schoolzone blijft behouden en de verkeersveiligheid wordt er verbeterd, door de middengeleider op zorgvuldige wijze terug te brengen en passerende automobilisten en fietsers te attenderen op de aanwezigheid van de school en (dus) mogelijk overstekende of fietsende kinderen. Door de maatregelen waarmee de snelheid van het autoverkeer wordt beheerst wordt de snelheid van de fietsers in gelijke mate beheerst.

Zienswijze 4

Met het voornemen de Rijksweg-West om te vormen verdwijnen parkeerplaatsen. In de wijk op de Opusstraat is er nu geen gelegenheid om alle voertuigen van de bewoners te parkeren. Ook bezoek moet uitwijken naar andere parkeerplaatsen in de buurt. Het lijkt mij wenselijk om het parkeren aan de wegkant van de Opusstraat daardoor voortaan toe te staan. Is het mogelijk om dit mee te nemen? De meerderheid van de bewoners van de Opusstraat staan hier achter.

Reactie op zienswijze 4

Het verkeersbesluit is gericht op het plaatsen en verwijderen van verkeerstekens. Er verdwijnen geen parkeerplaatsen als gevolg van het voorgenomen verkeersbesluit. Uw verzoek om het parkeren aan een zijde van de Opusstraat toe te staan, wordt daarom niet in dit verkeersbesluit meegenomen. Wij hebben uw verzoek hierom ter beantwoording neergelegd bij Vakgroep Verkeer.

Zienswijze 5

Wij kunnen op basis van de tekeningen de situatie niet volledig beoordelen en sturen u daarom onderstaande reactie. Wij hechten er zeer aan dat ook in de toekomst de Lucaskerk en Lucaspastorie goed bereikbaar blijven o.a. voor rouwstoeten. Ook is het handhaven van voldoende parkeergelegenheid op De Brink en in de omgeving voor bezoekers van bijeenkomsten in de Lucaskerk en de Lucaspastorie voor ons een belangrijk punt.

Reactie op zienswijze 5

De bereikbaarheid van de Lucaskerk en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen verandert niet. Het verkeersbesluit is op deze aspecten niet van toepassing.

Zienswijze 6

Buiten het feit om dat alle genoemde verkeersbesluiten zijn genomen door de Gemeente Arnhem, zonder de mening van de Werkgroep Verkeer Elden daarbij te betrekken, of liever gezegd zelfs te negeren, wil ik toch met betrekking tot punt 6 enige opmerkingen plaatsen. De motivatie, zoals aan de werkgroep Verkeer Elden gemeld, was dat de huidige situatie bushalte bij de Molenweg c.q. Meester Merkxstraat voor voetgangers moeilijk was te bereiken, doordat daar aan de oostkant van de Rijksweg West geen stoep richting het zuiden aanwezig is. Dat bracht, aldus de projectleider, de veiligheid van de buspassagiers in gevaar. Deze situatie bestaal al meer dan 36 jaar, maar is dus nu opeens onveilig. Ik heb meermalen erop gewezen, dat een verplaatsing van de bushalte van de Rijksweg West naar de Elderhofseweg, het veiligheidsgevoel van onze oudere dorpsbewoners ernstig aantast. Bij navraag hebben meerdere ouderen aangegeven geen gebruik te zullen maken van een bushalte op de Elderhofseweg. In een artikel in de Gelderlander over de gevoelens van Elden over de renovatie Rijksweg West, werd door een vertegenwoordiger van Gemeente Arnhem aangegeven dat door een verplaatsing van de doorfietsroute naar de Defensiedijk (Rijksweg Oost) de veiligheid van de fietsers in het gedrang komt. Ik ben van mening dat de veiligheid van onze ouderen belangrijker is dan de veiligheid van de fietsers over de Defensiedijk. Hier wordt tenslotte al jarenlang gebruik van gemaakt, zonder noemenswaardige veiligheidsproblemen. Pas in november werd duidelijk dat alle voorstellen van de werkgroep Verkeer Elden zijn afgewezen voor het grotere belang van de gemeente voor een doorfietsroute, waar fietsers alle voorrang krijgen. Ook de rijkssubsidie zal hier zeker een rol hebben gespeeld. Al deze maatregelen doen het dorpsgevoel en het Beschermd Dorpgezicht geen goed. Ik persoonlijk, de werkgroep Verkeer Elden en onze inwoners voelen zich door de gemeente Arnhem niet gehoord en zeker niet serieus genomen. Ik vind dat de gemeente Arnhem de verplaatsing van de bushalte moet heroverwegen, zeker

gezien het feit dat even verderop bij de Gelderse Poort wel een bushalte langs de weg ligt, waar drempels in de weg zijn geplaatst en een versmalling (en dit allemaal op dezelfde doorfietsroute). Dit is meten met twee maten en de gemeente Arnhem onwaardig. Persoonlijk ben ik van mening dat de gemeente Arnhem het hele plan voor de Rijksweg West opnieuw moet bekijken. Nu kunnen fouten nog worden hersteld. Datzelfde geldt ook voor het geschade vertrouwen van de inwoners van Elden in de Gemeente Arnhem.

Reactie op zienswijze 6

De veilige bereikbaarheid van de bushaltes aan de Elderhofseweg wordt geborgd door de ligging in de nabijheid van de aansluiting met Rijksweg-West. Omdat hier afgeslagen moet worden is de snelheid van alle verkeer ter plaatse beperkt. Dit verklaart deels ook waarom de voorzieningen bij verschillende haltes van elkaar af kunnen wijken. Er wordt maatwerk geleverd om alle belangen zo goed mogelijk te dienen. Het belang van de verkeersveiligheid telt daarbij zwaar mee.

De verplaatsing van de bushalte is nodig om te kunnen voldoen aan de vereisten van toegankelijkheid en inclusiviteit. Daarvoor is op de huidige locatie te weinig ruimte. Om de halte toegankelijk en inclusief te maken moet deze dus worden verplaatst. Er blijft nog altijd een halte in het centrum van Elden, namelijk bij De Brink. We hebben hierbij gekeken naar loopcirkels (en maximale loopafstanden) tot de haltes. De haltes voldoen hieraan.

Het veiligheidsgevoel van oudere dorpsbewoners betreft vooral de veronderstelde sociale veiligheid. Bij de nieuwe halte aan de Elderhofseweg wordt hiervoor voorzien in goede openbare verlichting en vrij zicht tussen de haltes en (het verkeer op) Rijksweg-West.

Dat de veiligheid van fietsers door verplaatsing van de doorfietsroute naar de Defensiedijk in het gedrang zou komen berust op een misverstand. De Defensiedijk is en blijft een veilige en comfortabele fietsroute voor veel (doorgaande) fietsers.

Het tracé van de doorfietsroute VeluweWaalpad is onderdeel van de regionale afspraken uit de ‘Samenwerkingsovereenkomst (SOK) VeluweWaalpad’. Daarin is met 7 regionale partners vastgelegd hoe het tracé van de doorfietsroute eruit komt te zien. Het tracé volgt de Rijksweg-West en kan niet zomaar veranderd worden. De route is ook onderdeel van het gewenst fietsnetwerk in het Duurzaam Mobiliteitsplan.

Waarom Rijksweg-West en niet Rijksweg-Oost?

Er zijn een meerdere argumenten en redenen. Belangrijkste argument is dat de fietsroute gericht is op de Nelson Mandelabrug. Dan komt de Rijksweg-Oost verkeerd uit.

Daarnaast is een belangrijk doel van het regionale project mensen dóór ‘de wijk’ te leiden, door het gebied (in dit geval het dorp), en niet eromheen. Dat heeft alles te maken met sociale veiligheid, maar ook met aantrekkelijkheid.

Bovendien zorgt de fietsstraat voor levendigheid in het dorp, en dat wordt ook door bewoners gezien. De fietsers uit Elden en overige weggebruikers in het dorp profiteren mee van de maatregelen in Rijksweg-West die de verkeersveiligheid van de fietsers bevorderen.

Overigens kunnen fietsers altijd zelf kiezen welk tracé hen het beste past. De situatie bij Landmark is daar nog niet op ingericht.

Het voorgenomen verkeersbesluit is gericht op het plaatsen van verkeerstekens, zoals de borden voor het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km per uur en het regelen van voorrangssituaties. De functionele bestemming van Rijksweg-West als onderdeel van de regionale doorfietsroute VeluweWaalpad is als zodanig geen onderdeel van het voorgenomen verkeersbesluit.

Zienswijze 7

Ik ben het niet eens met het voorgenomen besluit en heb ernstige twijfels of de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk bijdragen aan de verkeersveiligheid. In de motivatie wordt gesteld dat de inrichting als fietsstraat en de verlaging van de maximumsnelheid de veiligheid en het comfort van fietsers zullen vergroten. Naar mijn mening wordt echter onvoldoende rekening gehouden met de huidige verkeerssituatie op de Rijksweg West. Op deze route rijden aanzienlijk meer auto's dan fietsers. De weg vervult daardoor nog steeds een belangrijke functie voor gemotoriseerde verkeer. Het aanwijzen van de weg als fietsstraat sluit onvoldoende aan bij het daadwerkelijke gebruik van de weg. Daarnaast maak ik mij zorgen over het voornemen om de Rijksweg West als voorrangsweg in te richten. Hierdoor bestaat het risico dat automobilisten zich juist gestimuleerd voelen om harder door te rijden en minder alert te zijn op kruisend verkeer en kwetsbare weggebruikers. In plaats van een verkeersremmend effect kan hierdoor een situatie ontstaan waarin de weg als een soort racebaan wordt ervaren. Dit kan de verkeersveiligheid juist negatief beïnvloeden. Ook ben ik van mening dat het versmallen van de rijbaan negatieve gevolgen kan hebben voor de veiligheid van fietsers. Wanneer de beschikbare ruimte afneemt terwijl er veel gemotoriseerd verkeer aanwezig blijft, neemt de kans toe dat automobilisten fietsers op korte afstand passeren. Dit kan leiden tot onveilige situaties en een verminderd veiligheidsgevoel voor fietsers. Verder mis ik in de onderbouwing een duidelijke analyse waaruit blijkt dat de gekozen inrichting daadwerkelijk past bij de verkeersintensiteiten op de Rijksweg West. Een fietsstraat functioneert het beste op wegen waar de fiets duidelijk de dominante verkeersdeelnemer is. Op basis van de huidige verkeerssituatie heb ik niet de indruk dat hiervan sprake is. Ik verzoek u daarom het voorgenomen besluit te heroverwegen en nader onderzoek te doen naar alternatieve maatregelen die zowel de verkeersveiligheid als doorstroming verbeteren, zonder dat nieuw veiligheidsrisico's ontstaan voor fietsers en andere weggebruikers.

Reactie op zienswijze 7

Het borgen van de verkeersveiligheid, voor alle groepen verkeersdeelnemers en overige weggebruikers, is te allen tijde een prioritair uitgangspunt bij wijzigingen en onderhoud van wegen in beheer bij Gemeente Arnhem. Deze wettelijke taak van de gemeente nemen we uiterst serieus. Ook bij de planvorming voor Rijksweg-West in Elden is dit uitgangspunt gehanteerd.

Door bij de inrichting van Rijksweg-West de kenmerken van een fietsstraat als uitgangspunt te nemen voelt de automobilist zich te gast in een openbare ruimte, die gedomineerd wordt door fietsers en door gebruik door bewoners en voor lokale functies. Het gebruik van klinkerverharding - mede vanuit cultuurhistorisch perspectief – in plaats van het gebruikelijke rode asfalt draagt hier extra aan bij. De snelheid van auto's en fietsers wordt daardoor extra beheerst, waardoor de verkeersveiligheid verbetert, vooral ook voor overstekende voetgangers.

Ook de versmalling van de rijbaan draagt bij aan de beheersing van de snelheid. Daarnaast is de meest gebruikte oversteekplaats, tegenover de Jozefschool, geaccentueerd door de middengeleider te behouden en te verbeteren (de geleider wordt breder, zodat overstekers meer ruimte hebben om veilig te wachten). Ook dit werkt snelheidverlagend, naast dat het passerende automobilisten en fietsers attendeert op overstekende voetgangers. De wijziging van de voorrangsregeling is van belang voor het comfort en veiligheid van de fietsers en de aantrekkelijkheid van de fietsroute. De snelheid van het autoverkeer wordt hierdoor niet nadelig beïnvloed; het wegbeeld in zijn totaliteit bepaalt in hoge mate de snelheid.

Door het behoud van de klinkerbestrating, de versmalling van de rijbaan en de zorgvuldige locatiekeuze en vormgeving van snelheidremmende en attentieniveauverhogende voorzieningen wordt de snelheid van het autoverkeer goed beheerst. De doorstroming van het autoverkeer willen we nadrukkelijk niet bevorderen, om het gebruik van Rijksweg-west door auto's (sluipverkeer) te ontmoedigen. In combinatie met de verwachte toename van het aantal fietsers, mede als gevolg van de maatregelen, zal de verhouding tussen auto's en fietsers in Rijksweg-West beter met elkaar in balans komen.

Dagelijks maken circa 1.200 auto’s en 1.700 fietsers gebruik van Rijksweg-West tussen De Brink en de Elderhofseweg (verkeersmodel 2024, respectievelijk fietstelling 2025). Dit zijn acceptabele aantallen voor een fietsstraat, met meer fietsers dan auto’s. De verwachting is dat het aantal fietsers zal toenemen, terwijl het aantal auto’s nagenoeg gelijk zal blijven, mogelijk af zal nemen. De verhouding tussen het aantal fietsers en auto’s wordt daarmee gunstiger voor een fietsstraat.

Zienswijze 8

Voor ons betekent dit besluit een directe en ingrijpende verslechtering van ons woon- en leefgenot. De bushalte komt pal voor onze deur te liggen, waardoor reizigers die wachten op de bus en in- en uitstappen rechtstreeks zicht hebben op onze voortuinen en woning. Dat ervaren wij als een ernstige aantasting van onze privacy.

Wat deze situatie extra belastend maakt, is dat het ondertussen niet gaat om een incidentele busbeweging, maar om een forse intensivering van het busverkeer. In de nieuwe situatie zullen hier 8 bussen per uur passeren. Dat betekent feitelijk dat er zeer regelmatig bussen vlak langs onze woning rijden en stoppen, met alle gevolgen van dien voor rust, privacy en leefbaarheid.

De combinatie van een bushalte direct voor onze woning én deze forse toename van het aantal busbewegingen vinden wij onaanvaardbaar.

Dit leidt tot een voortdurende verstoring van de rust in en rondom onze woning. Wij krijgen te maken met stoppende en optrekkende bussen, wachtende reizigers, inkijk in onze voortuin en woning en een structurele aantasting van het woonkarakter van deze plek.

Daarnaast zal een bushalte op deze locatie naar verwachting ook gepaard gaan met extra verlichting, waardoor wij eveneens rekening moeten houden met meer lichtoverlast direct voor onze woning.

Wat we graag ook nog benoemen is de eisen / beperkingen die ons worden opgelegd als bewoners irt het beschermd dorpsgezicht en de regels van de ODRA. Wij mogen nog niet eens een constructie in de 'voortuin' plaatsen om bijvoorbeeld beplanting te mogen laten groeien. Het contrast in relatie tot deze regels en het wel 'mogen' plaatsen van een gigantische bushalte mag wel? Dit is een besluit en een te groot contrast die voor ons als bewoners niet te begrijpen valt.

Daar komt bij dat de gekozen locatie ons ook verkeerskundig onverstandig voorkomt. De combinatie van de reguliere lijndiensten met het reguliere verkeer zal naar onze overtuiging gegarandeerd leiden tot verkeersopstoppingen op en rondom deze plek. Juist omdat de bushalte dicht op de Rijksweg en het kruispunt ligt, is het risico groot dat stoppende bussen en verkeersbewegingen elkaar hier gaan hinderen. Dan hebben we het nog niet eens over de verkeerssituatie rondom Vitesse en de matinees vanuit het GelreDome.

Daarbij is van belang dat deze locatie oorspronkelijk is gekozen in een situatie waarin er nog ‘maar’ één bus door Elden reed. Inmiddels is de situatie wezenlijk veranderd en is sprake van een veel zwaardere belasting van de omgeving. Juist daarom vinden wij dat deze locatiekeuze opnieuw en serieus beoordeeld had moeten worden, met oog voor de gevolgen voor direct aanwonenden.

Wij zijn van mening dat deze aantasting van privacy en leefgenot goed te voorkomen is. Een locatie circa 100 meter verderop, voorbij de Hennepstraat, is naar ons oordeel veel geschikter voor een bushalte. Die plek ligt minder dicht op de Rijksweg, biedt meer ruimte om bussen veilig en praktisch te laten stoppen en kent bovendien een grotere afstand tot de woningen. Daarnaast ligt daar ook een sloot tussen de straat en de huizen, waardoor de directe impact op privacy, inkijk en beleving van omwonenden aanzienlijk kleiner is.

Bovendien is het voorste deel (rond de Hennepstraat) beduidend drukker, omdat de achterliggende wijk gebruik maakt van de Hennepstraat als ontsluitingsroute. Juist daarom past een halte oplossing beter op het deel ná de Hennepstraat: het sluit logischer aan op de bestaande verkeers- en loopstromen. Daar komt bij dat vanuit het bruggetje richting de wijk een uitstekende ontsluiting mogelijkheid bestaat, waarmee de achterliggende wijk juist beter en veiliger kan aansluiten op de bushalte. Daarmee wordt de halte niet alleen minder belastend voor direct aanwonenden, maar ook functioneler voor een grotere groep gebruikers en bovendien ook veiliger en overzichtelijker!

Naast de aantasting van ons woon- en leefgenot vrezen wij ook voor een negatieve invloed op de waarde van onze woning. Een bushalte direct voor de deur, gecombineerd met een hoge frequentie van passerende en stoppende bussen, extra inkijk, geluid, licht en verkeersdrukte, maakt een woning minder aantrekkelijk en kan leiden tot waardevermindering. Indien het besluit ongewijzigd wordt doorgezet en wij hierdoor onevenredig worden benadeeld, behouden wij ons het recht voor om, wanneer daar aanleiding toe is; een verzoek in te dienen voor nadeelcompensatie (compensatie van onevenredige schade door overheidshandelen).

Wij verzoeken u dan ook dringend om deze locatiekeuze te heroverwegen en de bushalte te verplaatsen naar een geschikter deel voorbij de Hennepstraat, zodat de aantasting van privacy, leefgenot, woonkwaliteit, veiligheid, doorstroming van verkeer en de kans op waardevermindering voor direct omwonenden zoveel mogelijk wordt beperkt."

Reactie op zienswijze 8

De locatie voor de bushalte aan de Elderhofseweg is weloverwogen gekozen. Het is de dichtstbijzijnde alternatieve locatie voor de bestaande halte ter hoogte van de Burgemeester Merkxstraat. Door de halte dicht bij de aansluiting met Rijksweg-West te situeren -en niet verderop in de Elderhofseweg, voorbij de Hennepstraat- wordt (geluid)hinder door remmen, stoppen en optrekken beperkt. Vanwege de afslaande beweging moet het verkeer hier nu ook al afremmen en optrekken. De sociale veiligheid op de bushalte is ermee gediend zo dicht mogelijk bij Rijksweg-West te liggen, zodat de sociale controle door passanten op Rijksweg-West maximaal is. Gezien de (huidige en toekomstige) frequentie van de buslijn en het gebruik van de halte, gecombineerd met de intensiteit van het autoverkeer op de Elderhofseweg is het risico op verkeersopstoppingen uiterst gering. Achter de halterende bus (van oost naar west) is nog ruimte voor 4 tot 5 personenauto's om te wachten, voordat het kruispunt met Rijksweg-West geblokkeerd zou kunnen worden.

De aanwezige groenvoorzieningen tussen de rijbaan van de Elderhofseweg en het fietspad beperken het zicht vanaf de bushalte op de private gronden en woningen. Daardoor wordt het woon- en leefgenot van nabijgelegen woningen geborgd en wordt de veronderstelde waardevermindering van de woningen voorkomen.

Zienswijze 9

Namens ondergetekenden dienen wij hierbij een zienswijze in tegen het voorgenomen verkeersbesluit "Rijksweg-West en omgeving" te Elden, gepubliceerd in het Gemeenteblad 2026, nr. 246383, met zaaknummer 4976840.

Deze zienswijze is niet gericht tegen fietsen, fietsveiligheid of het stimuleren van duurzame mobiliteit.

Wij onderschrijven het belang van goede en veilige fietsverbindingen. Ons bezwaar richt zich tegen de gekozen inpassing op deze specifieke locatie: voornamelijk op de Rijksweg-West en daarbij de gekozen doorfietsroute door de dorpskern van Elden.

De kern is dat het verkeersbesluit te beperkt wordt gepresenteerd als een pakket verkeersmaatregelen. Feitelijk is de keuze voor Rijksweg-West als onderdeel van het VeluweWaalpad de aanjager van een reeks vervolgkeuzes: een doorfietsroute, voorrangskruispunten, gewijzigde verkeershiërarchie, extra bebording en markering, verplaatsing van bushaltes, een andere bus- en verkeersafwikkeling, snelheidsremmende maatregelen en een veranderd straatbeeld in een beschermd dorpsgezicht.

Dat is geen losse optelsom van technische maatregelen. Het is een nieuwe functionele en ruimtelijke invulling van een historisch dorpslint. Juist daarom moet de gemeente integraal en kenbaar beoordelen of het geheel past binnen het omgevingsplan, de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied, het gemeentelijk beschermd dorpsgezicht, de verkeersveiligheid rond schoolroutes, de woonkwaliteit van bewoners, de trilling problematiek en de beschikbare alternatieven.

Naar ons oordeel ontbreekt die integrale beoordeling. Daarmee is het voorgenomen besluit onvoldoende zorgvuldig voorbereid en onvoldoende draagkrachtig gemotiveerd in de zin van artikel 3:2 en artikel 3:46 Awb. De nadere onderbouwing per onderwerp staat in Bijlage 1, die integraal onderdeel uitmaakt van deze zienswijze.

De hoofd zienswijze blijft daarom gericht op de beslispunten die het college vóór vaststelling moet oplossen. De feitelijke uitwerking, voorbeelden en verwijzingen naar stukken zijn opgenomen in de bijlage. Daarmee blijft de hoofdtekst scherp op de bestuurlijk-juridische vraag: kan dit verkeersbesluit op deze onderbouwing worden vastgesteld?

Daarnaast worden als Bijlage 2 de inmiddels meer dan 200 steunbetuigingen van inwoners uit Elden en de direct betrokken straten meegezonden. Deze steunbetuigingen vervangen de inhoudelijke gronden niet, maar onderbouwen dat de zorgen breed in het dorp worden herkend en gedragen.

2. Juridische kern: zorgvuldigheid en motivering

Een verkeersbesluit mag niet uitsluitend worden beoordeeld op de vraag of verkeersborden, haaientanden of markeringen juridisch geplaatst kunnen worden. Wanneer een verkeersbesluit feitelijk onderdeel is van een bredere herinrichting en leidt tot een andere functionele betekenis van een straat, moet het college ook de bredere gevolgen onderzoeken en afwegen.

Artikel 3:2 Awb verplicht het bestuursorgaan om de nodige kennis te vergaren over de relevante feiten en de af te wegen belangen. Artikel 3:46 Awb vereist dat het besluit berust op een deugdelijke motivering. In dit dossier betekent dit dat in ieder geval kenbaar moet zijn onderzocht: - welke cumulatieve gevolgen de doorfietsroute heeft voor Rijksweg-West, Klapstraat, Brinksestraat, Elderhofseweg, Molenweg en meestermerxstraat; - of de nieuwe functie past binnen Verkeer - Verblijfsgebied en, zo niet, welke planologische procedure noodzakelijk is; - hoe het beschermd dorpsgezicht en de groene dorpsrand zijn getoetst; - hoe kindveiligheid, schoolroutes en oversteekbaarheid zijn beoordeeld; - hoe trillingen, zwaar verkeer, busbewegingen, snelheidsremmers en woonkwaliteit in samenhang zijn meegewogen; - waarom alternatieven, waaronder Rijksweg-Oost / Defensiedijk / dijkroute, niet als voorkeursoplossing zijn gekozen.

Zonder deze integrale toets is het besluit niet navolgbaar. Dan kan de gemeente niet volstaan met algemene verwijzingen naar fietsbeleid, doorstroming, ETW30 of regionale bereikbaarheid. De vraag is niet of fietsbeleid belangrijk is, maar of deze specifieke inpassing in dit specifieke dorp zorgvuldig, evenwichtig en rechtmatig is gemotiveerd.

Daarbij moet het college zichtbaar maken welke belangen zwaarder hebben gewogen en waarom. Een besluit is niet deugdelijk gemotiveerd wanneer fietscomfort en regionale bereikbaarheid uitgebreid worden benoemd, terwijl bewonersbelangen, kindveiligheid, erfgoed en woonkwaliteit slechts algemeen of impliciet worden meegenomen.

De gevraagde toets volgt uit de aard van het besluit. De gemeente kiest hier niet alleen voor een andere inrichting, maar voor een andere functionele betekenis van een straat in een beschermd dorp.

Dat vereist meer motivering dan bij een gewone verkeersmaatregel op een reguliere wijkstraat.

3. Sneeuwbaleffect van de keuze voor Rijksweg-West

Het bezwaar richt zich in hoofdzaak op het sneeuwbaleffect van de routekeuze. De aanwijzing van Rijksweg-West als onderdeel van de regionale hoogwaardige fietsroute is de eerste schakel. Daarna volgen ontwerpkeuzes die in hoge mate door die classificatie worden gestuurd: herkenbaarheid van de doorfietsroute, fietsstraatprofiel, voorrang voor de route, snelheidsremmende maatregelen, gewijzigde positie van autoverkeer, andere halteoplossingen en extra verkeersvoorzieningen.

Juist daardoor verandert de Rijksweg-West van karakter. De straat wordt niet meer primair behandeld als dorpsstraat en verblijfsgebied, maar als schakel in een regionale fiets- en verkeersstructuur. Dat werkt door in de hele dorpskern. Zijstraten worden ondergeschikt, de bestaande verkeersgelijkwaardigheid verdwijnt of wordt beperkt, de hoeveelheid borden en markering neemt toe en de ruimtelijke rust van het straatbeeld komt onder druk te staan.

Wij stellen niet dat iedere maatregel afzonderlijk onmogelijk is. Het bezwaar is dat de gemeente de samenhang van het geheel onvoldoende kenbaar heeft beoordeeld. De juridische en bestuurlijke vraag is of de optelsom van maatregelen nog past bij Elden als beschermd dorp, bij de functie van Rijksweg West als historisch lint en bij de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied.

Daarbij is van belang dat de routekeuze al sinds nov 2023 in regionale en gemeentelijke stukken terugkomt. In de Arnhemse raadsbrief over de samenwerkingsovereenkomst wordt het oostelijk hoofdtracé expliciet via De Laar en Elden benoemd. Ook in de uitgangspunten voor de doorfietsroute komen kwaliteitsvereisten terug zoals fietsstraat of vrij liggende fietsinfrastructuur, herkenbaarheid, verlichting en voorrang voor fietsers op kruisingen. Die uitgangspunten verklaren waarom de keuze voor Rijksweg-West zoveel vervolg consequenties heeft. Juist daarom moet die keuze zichtbaar worden getoetst, en niet pas achteraf worden behandeld als uitvoeringsdetail.

Het lokale verkeersbesluit kan daarom niet los worden gezien van het regionale programma. De gemeente moet duidelijk maken of de lokale gevolgen voor Elden nog daadwerkelijk open zijn afgewogen, of dat de routekeuze feitelijk al door eerdere regionale afspraken is vastgezet.

Voor bewoners is juist dit onderscheid essentieel. Als de regionale route al uitgangspunt was, dan had de gemeente vanaf het begin helder moeten communiceren welke gevolgen dat zou hebben voor voorrang, borden, bushaltes, snelheidsremmers, inrichting en alternatieven.

4. Andere functionele invulling en planologische inpasbaarheid

De gemeente erkent in de motivering van het voorgenomen verkeersbesluit dat met de herinrichting sprake is van een andere functionele invulling van de Rijksweg-West. Dat is een cruciaal punt.

Wanneer de gemeente zelf vaststelt dat de functie verandert, moet worden beoordeeld of die nieuwe functie ruimtelijk en planologisch past.

De bestemming Verkeer - Verblijfsgebied veronderstelt dat verblijfskwaliteit, lokale bereikbaarheid, oversteekbaarheid, veiligheid, lage snelheid en een dorpse inrichting centraal staan. Een regionale hoogwaardige fietsroute met herkenbare doorfietsroute-eisen, voorrangskarakter, bus inpassing en aanvullende verkeersregulering kan daarmee op gespannen voet komen te staan. Niet omdat fietsen onwenselijk is, maar omdat de routefunctie en de verblijfsfunctie niet automatisch samenvallen.

Het verkeersbesluit maakt niet kenbaar waarom deze nieuwe functionele invulling nog past binnen het geldende omgevingsplan en de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied. Dat is een wezenlijk gebrek.

Een verkeersbesluit kan niet dienen als sluiproute om een feitelijke ruimtelijke functiewijziging door te voeren zonder de bijbehorende planologische en verkeerskundige toetsing.

Naast dit voorgenomen verkeersbesluit is inmiddels een omgevingsvergunning verleend voor de rioolvervanging en werkzaamheden aan de Rijksweg-West, zaaknummer ODRA25AB2095. De rechtmatigheid, reikwijdte en motivering van die vergunning worden door ons in een afzonderlijke bezwaarprocedure aan de orde gesteld. Deze zienswijze moet daarom niet worden gelezen als een volledig bezwaar tegen de omgevingsvergunning/BOPA.

De vergunning is echter wel relevant voor deze zienswijze, omdat uit de vergunningstukken blijkt dat de rioolvervanging, grondwerkzaamheden en bovengrondse herinrichting feitelijk onderdeel zijn van één samenhangend project. De verkeersmaatregelen uit het voorgenomen verkeersbesluit staan dus niet op zichzelf, maar vormen samen met de fysieke herinrichting de nieuwe verkeerskundige werking van de Rijksweg-West.

Voor zover het college zich bij het verkeersbesluit beroept op de verleende omgevingsvergunning of op de bijbehorende tekeningen voor de bovengrondse inrichting, kan die vergunning de zelfstandige toetsing in het verkeersbesluit niet vervangen. Het verkeersbesluit moet zelfstandig en kenbaar motiveren waarom de gekozen verkeersmaatregelen noodzakelijk, evenredig en verkeersveilig zijn, en waarom de gevolgen voor bewoners, voetgangers, kinderen, fietsers, busreizigers en aanwonenden aanvaardbaar zijn.

Daarbij gaat het in deze zienswijze niet om de formele vergunningplicht voor grondwerkzaamheden als zodanig, maar om de verkeerskundige gevolgen van de maatregelen waarvoor het verkeersbesluit wordt genomen: de gewijzigde verkeershiërarchie, het voorrangsregime, de herkenbaarheid van de route als doorfietsroute/fietsstraat, de positie van zijstraten, de oversteekbaarheid, de schoolomgeving, snelheidsremmende maatregelen, bushaltes, busbewegingen, trillingen, woonkwaliteit en de samenhang met alternatieve routes.

Het college kan deze punten daarom niet buiten beschouwing laten met de enkele verwijzing dat bepaalde fysieke werkzaamheden al via een omgevingsvergunning zijn vergund. Evenmin kan de vergunning worden gebruikt als bewijs dat de verkeerskundige en ruimtelijke gevolgen van het verkeersbesluit al integraal zijn beoordeeld. Voor zover het college meent dat bepaalde onderdelen reeds in de vergunningprocedure zijn beoordeeld, verzoeken wij het college concreet aan te geven waar en op welke wijze die beoordeling heeft plaatsgevonden, en waarom dat de zelfstandige belangenafweging in dit verkeersbesluit zou kunnen dragen.

5. Beschermd dorpsgezicht en omgevingskwaliteit

Elden is aangewezen als gemeentelijk beschermd dorpsgezicht. Die bescherming gaat niet alleen over individuele panden. De kern van de bescherming ligt juist in de samenhang van openbare ruimte, historische linten, open ruimten, zichtlijnen, doorzichten, groenstructuren, beplanting, dorpsprofielen, kleinschaligheid, erfafscheidingen, tuinen en groene omzoming.

Rijksweg-West en Klapstraat zijn historische linten binnen die dorpsstructuur. De inrichting van deze wegen bepaalt mede hoe Elden wordt beleefd: als dorp met een eigen identiteit, of als verkeerskundige schakel in een stedelijk-regionaal netwerk. Een doorfietsroute met extra bebording, markering, haaien-

tanden, voorrangsborden, haltevoorzieningen in de beschermde groengordel, fietsenstallingen, perrons, abri's, geleiding en herkenbare route-elementen tast de ruimtelijke rust en kleinschaligheid aan.

In het voorgenomen verkeersbesluit ontbreekt een expliciete toets aan de waarden van het beschermd dorpsgezicht. Niet kenbaar is gemaakt welke beschermde waarden zijn benoemd, hoe deze zijn gewogen, welk advies van omgevingskwaliteit of erfgoed is gevraagd en hoe eventuele aantasting wordt voorkomen of beperkt.

Dat is extra problematisch omdat de nadere verankering van het beschermd dorpsgezicht in het omgevingsplan nog loopt. Een nog niet volledig operationeel toetsingskader is geen vrijbrief om vooruitlopend daarop onomkeerbare keuzes te maken. Integendeel: juist in deze overgangsfase moet het college extra zorgvuldig motiveren welk toetsingskader is toegepast en waarom de beschermde waarden niet worden aangetast.

Ook de groene dorpsrand en entreewerking vanaf de zijde Landmark / Gelderse Poort verdienen een afzonderlijke beoordeling. De verplaatsing van bushaltes en de aanleg van haltevoorzieningen aan de rand van het dorp raken niet alleen openbaar vervoer, maar ook het beeld van de dorpsentree en de groene overgangszone. Die effecten zijn niet zichtbaar integraal afgewogen.

Bij een beschermd dorpsgezicht gaat het niet alleen om de vraag of een ingreep technisch inpasbaar is. Het gaat om de vraag of de samenhangende dorpswaarde herkenbaar blijft. Een verkeerskundige oplossing kan op papier functioneren, maar ruimtelijk toch onaanvaardbaar zijn wanneer zij het historische lint, de groene rand of de kleinschalige beleving aantast.

Daarom moet de gemeente niet pas bij de uitvoering kijken naar materiaalgebruik of inpassing. Vóór vaststelling van het verkeersbesluit moet worden beoordeeld of de gekozen verkeerskundige hoofdstructuur zelf verenigbaar is met de beschermde waarden.

6. Verkeersveiligheid, kindveiligheid en geloofwaardige 30 km/u

De gemeente moet niet alleen beoordelen of de route voor doorgaande fietsers comfortabel is. Zij moet ook beoordelen wat de nieuwe verkeersstructuur betekent voor bewoners, voetgangers, kinderen, schoolroutes, zijstraten en kwetsbare verkeersdeelnemers.

De keuze voor een doorfietsroute leidt tot een wijziging in het voorrangsregime. Waar nu op onderdelen sprake is van gelijkwaardigheid of rechtsvoorrang, wordt Rijksweg-West nadrukkelijker als hoofdlijn ingericht. Dat maakt de route herkenbaarder voor doorgaande fietsers, maar kan de oversteekbaarheid en voorspelbaarheid voor voetgangers en kinderen juist onder druk zetten.

Bijzondere aandacht is nodig voor de routes rond de Jozefschool, De Troubadour, kinderopvang Skar, Elderhofseweg, Molenweg en Mr. Merkxstraat. Uit het verkeersbesluit blijkt niet dat per locatie is onderzocht welke oversteekbewegingen kinderen maken, waar voetgangers willen oversteken, hoe zichtlijnen zijn, welke snelheden te verwachten zijn en waarom bepaalde veilige oversteekvoorzieningen wel of niet mogelijk zijn.

Ook de verplaatsing van bushaltes naar de omgeving Elderhofseweg roept wezenlijke veiligheidsvragen op. Haltes aan de dorpsrand betekenen andere looproutes, extra oversteekbewegingen, wachtende reizigers, fietsparkeren, mogelijk kruisende bewegingen en een andere verkeersdruk op de omgeving. Dat vereist een afzonderlijke, toetsbare veiligheidsanalyse.

Ten slotte is onvoldoende onderbouwd dat de inrichting een geloofwaardige 30 km/u-omgeving oplevert. Een maximumsnelheid op papier is niet genoeg. Het wegbeeld moet de snelheid ondersteunen. De combinatie van relatief brede rijbaanprofielen, busvriendelijke en daarmee lagere snelheidsremmers, langere rechtstanden, voorrang op de route en regionale herkenbaarheid kan juist uitnodigen tot hogere snelheden op rustige momenten. De gemeente moet concreet onderbouwen waarom de inrichting niet alleen juridisch, maar ook feitelijk een 30 km/u-omgeving wordt.

Dit punt is niet los te zien van de doorfietsroute. Een route die voor fietsers logisch, herkenbaar en doorlopend moet zijn, kan voor autoverkeer en busverkeer ook als duidelijke doorgaande lijn worden ervaren. Juist daarom moet worden aangetoond dat de inrichting de gewenste snelheid feitelijk afdwingt en niet slechts juridisch als 30 km/u-zone wordt aangeduid.

Een locatiegerichte analyse ontbreekt. Het besluit laat onvoldoende zien hoe per kruising en per wegvak is beoordeeld wat het effect is op kinderen, voetgangers, bewoners die uitritten gebruiken, fietsers uit zijstraten en busreizigers die moeten oversteken.

7. Trillingen, zwaar verkeer, busbewegingen en woonkwaliteit

Trillingen zijn in Elden geen theoretisch of ondergeschikt punt. Er zijn bestaande zorgen over trillingshinder, mogelijke schade en verergering van bestaande problemen aan woningen. De combinatie van oude bebouwing, kwetsbare funderingen, klinkerwegen, zwaar verkeer, busbewegingen, optrekken en remmen en snelheidsremmende maatregelen vraagt om een integrale beoordeling.

Het beschikbare gemeentelijke trillingsonderzoek van de Klapstraat en Rijksweg-West, is beperkt in scope en meetlocaties. Voor de Brinksestraat is daarnaast een indicatieve SBR-A-meting beschikbaar waarbij overschrijdingen zijn gemeten. Daarmee staat in ieder geval vast dat trillingen serieus onderzocht moeten worden in de volledige samenhang van het verkeerssysteem in Elden.

Het verkeersbesluit maakt onvoldoende duidelijk hoe de toekomstige situatie is beoordeeld. Het gaat niet alleen om de huidige trillingen, maar om de nieuwe combinatie van: gewijzigde routefunctie, snelheidsremmers, busvriendelijke drempels of plateaus, mogelijke toename van busbewegingen, zwaardere elektrische bussen, haltebewegingen, optrekken, remmen en de verdeling van verkeer over Rijksweg-West, Klapstraat en Brinksestraat.

Daarbij moet ook woonkwaliteit worden meegewogen. Geluid, trillingen, gevoel van onveiligheid, aantasting van rust en een steeds sterkere verkeersfunctie hebben gezamenlijk effect op het woon- en leefklimaat. Een zorgvuldig verkeersbesluit kan deze gevolgen niet buiten beschouwing laten of beperken tot de constatering dat bepaalde technische maatregelen mogelijk zijn.

De gemeente kan niet volstaan met de redenering dat trillingsmaatregelen technisch mogelijk zijn. De vraag is of de toekomstige situatie als geheel aanvaardbaar is voor bewoners langs de betrokken straten. Dat vraagt om een beoordeling van cumulatie: trillingen, geluid, optrekken, remmen, buspassages, drempels, plateaus en de toename van verkeerskundige druk in het dorp. Ook moet duidelijk worden waarom de Brinksestraat en andere kwetsbare delen niet op dezelfde zorgvuldige wijze in de gemeentelijke beoordeling zijn betrokken. Het dorp ervaart de maatregelen als samenhangend verkeerssysteem, niet als losse projectgrenzen.

8. Alternatieven onvoldoende volwaardig afgewogen

Het alternatief via Rijksweg-Oost / Defensiedijk / dijkroute is onvoldoende navolgbaar en volwaardig afgewogen. Dat is een belangrijk gebrek, omdat juist een alternatief buiten of langs de dorpskern de regionale fietsfunctie kan bedienen zonder dezelfde druk op het beschermde dorpslint te leggen.

Rijksweg-Oost / Defensiedijk kan voor doorgaande fietsers een logische, snelle en meer gescheiden route bieden. Daarmee ontstaat een hybride oplossing: de regionale doorfietsfunctie wordt buiten de kwetsbare dorpskern geborgd, terwijl Rijksweg-West kan worden ingericht als gewone dorpsstraat of reguliere fietsstraat binnen het beschermd dorpsgezicht, met meer ontwerpvrijheid voor een geloofwaardige 30 km/u-inrichting, betere oversteekbaarheid en minder verkeerskundige beeldverstoring.

Het besluit laat niet zien dat dit alternatief op gelijke wijze is onderzocht op verkeersveiligheid, directheid, comfort, inpasbaarheid, kosten, effecten op het dorp, erfgoed, groen, trillingen en uitvoerbaarheid. Ook is niet kenbaar waarom eventuele nadelen zwaarder wegen dan de voordelen voor de dorpskern. Zonder die vergelijking kan niet worden vastgesteld dat de keuze voor Rijksweg West evenwichtig is.

De alternatievenvraag is geen theoretische discussie achteraf. Als een alternatief buiten of langs de dorpskern de regionale fietsfunctie kan dragen, vervalt een belangrijk deel van de noodzaak om Rijksweg-West als doorfietsroute te behandelen. Dan ontstaat ontwerpvrijheid om Rijksweg-West dorpser, veiliger en beter passend bij het beschermd dorpsgezicht in te richten.

Daarom moet het college niet alleen uitleggen waarom Rijksweg-West verkeerskundig mogelijk is, maar vooral waarom het ondanks de nadelige dorpsgevolgen noodzakelijk en evenredig is om juist deze route te kiezen.

9. Participatie, transparantie en belangenafweging

Een zorgvuldige belangenafweging vraagt dat bewoners tijdig en volledig kunnen begrijpen welke keuze voorligt, welke alternatieven zijn onderzocht, welke gevolgen worden verwacht en welke belangen tegen elkaar worden afgewogen. In dit dossier is dat onvoldoende gebeurd.

Voor bewoners werd pas gaandeweg duidelijk hoe de lokale herinrichting samenhangt met het VeluweWaalpad, regionale verstedelijking, subsidie- en financieringslogica, OV-ontwikkelingen, rioolvervan-

ging, archeologie en de bescherming van Elden als dorpsgezicht. Daardoor hebben bewoners niet op gelijkwaardige wijze kunnen reageren op de wezenlijke keuzes, maar vooral op uitgewerkte ontwerpgevolgen.

Participatie is niet volwaardig wanneer de routekeuze, hoofdstructuur of financiële koppeling feitelijk al vastligt voordat bewoners de relevante stukken en afwegingen kunnen beoordelen. Ook moet worden voorkomen dat participatie wordt versmald tot communicatie over een ontwerp, terwijl de principiële vraag - hoort een regionale doorfietsroute door deze dorpskern - onvoldoende open is behandeld.

De belangenafweging lijkt daardoor onevenwichtig. Regionale doorstroming, fietscomfort, planning en uitvoerbaarheid lijken zwaar te wegen. De belangen van bewoners, kinderen, erfgoed, dorpskarakter, groene dorpsrand, rust, trillingen, woonkwaliteit en alternatieve tracés zijn onvoldoende kenbaar op hetzelfde niveau onderzocht en afgewogen.

Daarbij komt dat bewoners en werkgroep meerdere keren hebben gevraagd om onderliggende afwegingen, variantenstudies en toetsbare informatie. Wanneer die informatie pas laat, onvolledig of via Woo-trajecten beschikbaar komt, kan niet worden volgehouden dat bewoners tijdig en volwaardig hebben kunnen participeren op de kern van de keuze.

Het college moet daarom expliciet herstellen wat in het proces is gemist: volledige informatie, een navolgbare alternatievenafweging, een integrale toets aan beschermde waarden en een duidelijke beantwoording van de inhoudelijke bezwaren.

10. Samenvattende beoordeling van de belangenafweging

Alles bij elkaar is het voorgenomen verkeersbesluit onvoldoende evenwichtig. De gemeente kiest voor een regionale functie op een kwetsbaar dorpslint, maar maakt niet kenbaar waarom de lokale nadelen voor Elden aanvaardbaar zijn. De hoofdvraag is niet of het VeluweWaalpad beleidsmatig wenselijk is, maar of deze specifieke dorpspassage deugdelijk is onderzocht, gemotiveerd en afgewogen.

Daarbij ontbreekt een toetsbare proportionaliteitsafweging. De gevolgen voor het dorp zijn groot: een andere functie van Rijksweg-West, gewijzigde voorrang, meer verkeerskundige dominantie, mogelijke verplaatsing van bushaltes, extra druk op schoolroutes, risico op hogere snelheden, trillingsvragen en aantasting van de ruimtelijke rust. Daartegenover is niet concreet gemaakt waarom juist deze route door de dorpskern noodzakelijk is.

Ook ontbreekt een toetsbare subsidiariteitsafweging. Als hetzelfde regionale fietsdoel via Rijksweg Oost / Defensiedijk / dijkroute kan worden bereikt met minder gevolgen voor de dorpskern, dan moet dat alternatief serieus en gelijkwaardig worden onderzocht. Het college moet uitleggen waarom het minst belastende alternatief niet wordt gekozen.

De evenwichtigheid van het besluit kan pas worden beoordeeld wanneer de gemeente inzichtelijk maakt welke belangen zij doorslaggevend acht. Daarbij moeten bewonersbelangen, beschermd dorpsgezicht, kindveiligheid, oversteekbaarheid, trillingen, woonkwaliteit en alternatieven op hetzelfde niveau worden meegewogen als fietscomfort, regionale bereikbaarheid, planning en uitvoerbaarheid.

Voor vaststelling ontbreken in ieder geval de volgende dragende onderdelen: - een integrale effectbeoordeling van de totale routekeuze in plaats van losse maatregelen; - een planologische beoordeling van de andere functionele invulling; - een expliciete toets aan het beschermd dorpsgezicht en de groene dorpsrand; - een locatiegerichte veiligheidsanalyse voor kinderen, voetgangers, zijstraten en bushaltes; - een toekomstgerichte beoordeling van trillingen, zwaar verkeer en busbewegingen; - een transparante en gelijkwaardige alternatievenafweging.

Zonder deze onderdelen is het besluit niet rijp voor vaststelling. Eerst moet duidelijk zijn of de gekozen oplossing werkelijk noodzakelijk, evenredig en passend is binnen Elden. Pas daarna kan een verkeersbesluit worden genomen dat bestuurlijk, juridisch en maatschappelijk te dragen is.

11. Conclusie

Het voorgenomen verkeersbesluit kan in de huidige vorm niet worden vastgesteld. De kerngebreken zijn dat de gemeente onvoldoende kenbaar heeft onderzocht en gemotiveerd: - wat de cumulatieve gevolgen zijn van Rijksweg-West als regionale doorfietsroute; - of de andere functionele invulling planologisch past binnen Verkeer - Verblijfsgebied; - of en in hoeverre de verleende omgevingsvergunning/BOPA de fysieke uitvoeringsonderdelen dekt, en waarom deze vergunning de zelfstandige motivering van het verkeersbesluit niet kan vervangen; - waarom de verleende omgevingsvergunning/BOPA

geen zelfstandige verkeerskundige belangenafweging bevat over de doorfietsroute, het voorrangsregime, schoolveiligheid, oversteekbaarheid, bushaltes, trillingen en alternatieven; - hoe het gemeentelijk beschermd dorpsgezicht, de groene dorpsrand en de entreewerking zijn getoetst; - hoe kindveiligheid, schoolroutes, oversteekbaarheid, bushaltes en 30 km/u geloofwaardig zijn geborgd; - hoe trillingen, zwaar verkeer, busbewegingen, snelheidsremmers en woonkwaliteit integraal zijn beoordeeld; - waarom Rijksweg-Oost / Defensiedijk / dijkroute niet als alternatief is gekozen.

De nadere onderbouwing van deze punten is opgenomen in Bijlage 1. Die bijlage is geen los achtergrondstuk, maar maakt onderdeel uit van deze zienswijze en moet bij de besluitvorming worden betrokken. Daarnaast worden de steunbetuigingen vanuit het dorp als Bijlage 2 meegezonden en dienen ook deze bij de besluitvorming te worden betrokken.

De gebreken zijn naar hun aard niet eenvoudig te repareren met een korte aanvullende passage in de besluitmotivering. Zij raken de basis van de keuze: de route, de functie, de ruimtelijke inpassing en de belangenafweging. Daarom verzoeken wij om heroverweging vóór vaststelling en niet om een cosmetische aanvulling achteraf.

12. Verzoeken

Wij verzoeken het college om:

1. het voorgenomen verkeersbesluit niet in de huidige vorm vast te stellen;

2. eerst een integrale beoordeling uit te voeren van de samenhang tussen doorfietsroute, busroute, herinrichting, beschermd dorpsgezicht, groene dorpsrand, schoolroutes, trillingen, woonkwaliteit en alternatieven;

3. expliciet te motiveren of de nieuwe functionele invulling past binnen het omgevingsplan en de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied, en zo niet, welke planologische procedure noodzakelijk is;

4. te motiveren waarom de verleende omgevingsvergunning/BOPA de zelfstandige belangenafweging in het verkeersbesluit niet kan vervangen, en concreet aan te geven waar volgens het college de verkeerskundige gevolgen van de doorfietsroute, het voorrangsregime, schoolveiligheid, oversteekbaarheid, bushaltes, trillingen en alternatieven zijn beoordeeld;

5. het beschermd dorpsgezicht Elden, de groene dorpsrand en de dorpsentree toetsbaar mee te wegen, inclusief advies van de relevante omgevingskwaliteit- en erfgoedinstanties;

6. de verkeersveiligheid rond Jozefschool, De Troubadour, kinderopvangroutes (SKAR), Elderhofseweg, Molenweg, Mr. Merkxstraat en bushaltes nader en locatiegericht te onderzoeken;

7. te onderbouwen hoe de inrichting daadwerkelijk een geloofwaardige 30 km/u-omgeving wordt, mede gezien rijbaanbreedte, voorrang, busvriendelijke maatregelen en snelheidsremmers;

8. trillingen, zwaar verkeer, busbewegingen, elektrische bussen, optrekken/remmen, snelheidsremmers en woonkwaliteit integraal te onderzoeken voor Rijksweg-West en Brinksestraat;

9. het alternatief Rijksweg-Oost / Defensiedijk / dijkroute volwaardig, transparant en navolgbaar te heroverwegen;

10. pas na openbaarmaking van alle relevante onderzoeken, adviezen en belangenafwegingen een nieuw of aangepast besluit te nemen.

13. Slot

Wij verzoeken u deze zienswijze, inclusief Bijlage 1 en Bijlage 2, volledig te betrekken bij de besluitvorming en de daarin genoemde punten afzonderlijk en in samenhang te beantwoorden. Daarbij behouden ondergetekenden zich alle rechten voor, waaronder het recht om aanvullende stukken, bewonersreacties, nadere onderbouwingen en rechtsmiddelen in te dienen.

Reactie op zienswijze 9

In deze reactie gaan we uitsluitend in op de voor (de onderbouwing van) het verkeersbesluit relevante onderdelen van deze zienswijze. Dat wil zeggen de plaatsing en verwijdering van de verkeerstekens waar het voorgenomen verkeersbesluit op gericht is. Het verkeersbesluit is niet gericht op bepaalde ontwerpkeuzes, het plaatsen van de borden Fietsstraat en het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen.

Van een functionele wijziging is binnen de bebouwde kom van Elden geen sprake. Buiten de bebouwde kom van Elden, maar binnen de bebouwde kom van Arnhem, is er in verkeerskundige zin sprake van een functiewijziging van gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) naar erftoegangsweg (30 km/u). Dit past in het beleid van Gemeente Arnhem om het autogebruik en de dominantie van autoverkeer in woonomgevingen terug te dringen. Door Rijksweg-West ook buiten de bebouwde kom van Elden terug te brengen naar 30 km/u wordt het gebruik van de route minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer is daarmee is de veiligheid van zwakkere verkeersdeelnemers, met name fietsers, gediend. Qua gebruiksfunctie -verkeren versus verblijven- wijzigt niets.

Voor de integrale onderbouwing van ontwerpkeuzes wordt verwezen naar voorgaande overleggen met de Werkgroep Verkeer en overige contactmomenten. De aanwijzing van Rijksweg-West als tracé voor de regionale doorfietsroute VeluweWaalpad is niet allesbepalend geweest voor de ontwerpkeuzes. Er zijn vergaande concessies gedaan aan de bijbehorende ontwerpuitgangspunten ten behoeve van het eigen dorpse karakter van Elden en het beschermd dorpsgezicht. De bestemming ‘verkeer – verblijfsgebied’ wordt versterkt door de ontwerpkeuzes -zoals door het gebruik van klinkerverharding- die gericht zijn op beheersing van de snelheid van auto's en fietsers en op de bescherming van de verkeersveiligheid van overstekers en overige weggebruikers. De combinatie van maatregelen is er juist primair op gericht de verkeersveiligheid te borgen en de hinder van het verkeer zoveel mogelijk te beperken.

De verkeersgelijkwaardigheid, in de zin van de algemene gedragsregel dat verkeer van rechts voorrang heeft, vervalt, Daar komt duidelijkheid voor in de plaats, aansluitend op het historische beeld van het lint, waaraan de dorpsuitleg zich heeft geschaard. Het wegbeeld zorgt door het smallere wegprofiel voor een rustiger verkeersbeeld. Het aantal verkeersborden en markeringen wordt zo beperkt mogelijk gehouden. We onderzoeken of de Molenweg, net als de Burgemeester Merksstraat, als uitrit kan worden vormgegeven. Vanaf De Brink naar het noorden wordt de voorrang tijdelijk met borden geregeld. Op termijn, als dit gedeelte van Rijksweg-West wordt heringericht, worden de borden vervangen door uitritconstructies. Bij de Elderhofseweg en de Brinksestraat wordt de voorrang blijvend met borden en haaientanden geregeld, in verband met de busroute.

De oversteekbaarheid van Rijksweg-West wordt geborgd door de beheersing van de snelheid van auto’s en fietsers, het versmalde wegprofiel en de verbetering van de middengeleider bij de Sint Jozefschool. Het integrale ontwerp, dat het uiteindelijke wegbeeld bepaald, is er primair op gericht de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers maximaal te borgen. De beheersing van de snelheid is daarvoor het belangrijkste uitgangspunt.

Het ontwerp voorziet slechts in de minimale vereisten voor een busroute en een doorfietsroute. De in het ontwerp opgenomen verkeersplateaus zijn nodig om de snelheid van het autoverkeer te beheersen. In de technische uitwerking is optimaal rekening gehouden met het voorkomen van hinder voor omwonenden door trillingen en geluid en voor buspassagiers en -chauffeurs door hobbels (rugklachten), Daarbij is rekening gehouden met alle bekende invloedsfactoren, zoals verkeersintensiteit, frequentie van de bus (openbaar vervoer) en de kenmerken van het in te zetten voertuigtype Tot de verplaatsing van de bushalte van Rijksweg-West naar Elderhofseweg is besloten om te kunnen voldoen aan de vereisten van toegankelijkheid van de halte voor mensen met een beperking. Bijkomend voordeel is dat er een verkeerskundig element uit het straatbeeld van Rijksweg-West verdwijnt, wat bijdraagt aan de versterking van het dorpse karakter.

Het tracé van de doorfietsroute VeluweWaalpad is onderdeel van de regionale afspraken uit de ‘Samenwerkingsovereenkomst (SOK) VeluweWaalpad’. Daarin is met 7 regionale partners vastgelegd hoe het tracé van de doorfietsroute eruit komt te zien. Het tracé volgt de Rijksweg-West en kan niet zomaar veranderd worden. De route is ook onderdeel van het gewenst fietsnetwerk in het Duurzaam Mobiliteitsplan.

Waarom Rijksweg-West en niet Rijksweg-Oost?

Er zijn een meerdere argumenten en redenen. Belangrijkste argument is dat de fietsroute gericht is op de Nelson Mandelabrug. Dan komt de Rijksweg-Oost verkeerd uit.

Daarnaast is een belangrijk doel van het regionale project mensen dóór 'de wijk' te leiden, door het gebied (in dit geval het dorp), en niet eromheen. Dat heeft alles te maken met sociale veiligheid, maar ook met aantrekkelijkheid.

Bovendien zorgt de fietsstraat voor levendigheid in het dorp, en dat wordt ook door bewoners gezien. De fietsers uit Elden en overige weggebruikers in het dorp profiteren mee van de maatregelen in Rijksweg-West die de verkeersveiligheid van de fietsers bevorderen.

Overigens kunnen fietsers altijd zelf kiezen welk tracé hen het beste past. De situatie bij Landmark is daar nog niet op ingericht.

Zienswijze 10

Sinds de oprichting van stichting Het Eldens Landschap op 10 juli 2012 zet de stichting zich op een positieve manier in voor de bevordering van het behoud en ontwikkeling van het cultuur-historische landschap van Elden en de Eldense polder (zie bijlage statuten). Vrijwilligers gaan op zaterdagen bijvoorbeeld helpen om wilgen te knoppen. Anderen volgen cursussen fruitbomen snoeien en helpen zo de boomgaarden van Elden mooi te houden. Ouders helpen kinderen om de schaapskudde gezond te houden door water en hooi te geven en te controleren op ziektes, zodat de schapen ervoor kunnen zorgen dat het gras onder de boomgaarden niet te hoog wordt. Dezelfde groep vrijwilligers plant duizenden bollen van stinzen-planten om het bekende Perenlaantje nog meer allure mee te geven als verwijzing naar het voormalige landhuis Westerveld. Samen met vrijwilligers van het IVN wordt onder leiding van de boswachter de oprukkende bramenmassa verwijderd langs relicten van De Grift zodat deze weer zichtbaar wordt. Ook achter de schermen ztten vrijwilligers zich dagelijks in voor een mooier en leefbaar Elden. Een Elden dat gekenmerkt wordt door tal van cultuur-historische landschapselementen. Een voorbeeld van zo'n element is de Rijksweg- west.

Voor wie zich onvoldoende verdiept in de Rijksweg-west, is deze weg niet anders dan een lang stuk bestrating. Met deze eenvoudige bril op is het eenvoudig om een doorfietsroute te projecteren op dit stuk bestrating en voorbij te gaan op het cultuur-historische karakter, het dorpse karakter, de leefbaarheid van het dorp en de veiligheid van de kwetsbaren in de samenleving. Het heeft er alle schijn van dat bij het bedenken van het tracé en de bijbehorende inrichting van de doorfietsroute de verkeerskundigen niet de moeite hebben genomen zich te verdiepen, noch in de cultuurhistorie van de Rijksweg-west noch in het dorp Elden.

Het bestuur van stichting het Eldens Landschap neemt het de bedenkers van het ter inzage gelegde ontwerp van de doorfietsroute bijzonder kwalijk dat er gekozen is voor het minimale. Geen enkele motivatie is acceptabel. Dorp Elden en dan met name de Rijksweg- west herbergt een schat aan cultuurhistorie die het aan alle kanten verdient versterkt te worden. Het ter inzage gelegde ontwerp is in de ogen van het bestuur van stichting het Eldens landschap een vertoning van grote armoede. Een zichzelf respecterende ontwerper weet zich te verdiepen in de cultuur-historische waarden, in de dorpse waarden en de leefbaarheid van het dorp, en deze door te vertalen in het ontwerp. De veiligheid van onze kinderen en ouderen gaat ons uiteraard ook aan het hart, maar de stichting richt zich nu eenmaal op behoud en versterking van het cultuur-historische landschap van Elden en de Eldense Polder.

Door onze bril gaat gemeente Arnhem – die de eindverantwoordelijk draagt voor het ter inzage gelegde ontwerp – door acceptatie van dit minimale ontwerp honderdtachtig graden de verkeerde kant op. Het bestuur van stichting het Eldens landschap gaat uit van een vergissing. Wij verwachten een resolute ommezwaai van gemeente Arnhem. Temeer omdat er geen enkele stad in Nederland beschikt over een dorp, gelegen in het geografisch centrum van de stad. Dorp Elden is een rijkdom voor de Eldenaren maar ook een rijkdom voor de stad Arnhem.

Er zal linksom of rechtsom een nieuw ontwerp moeten komen dat recht doet aan de rijke cultuurhistorie, de dorpse waarden en de leefbaarheid van het dorp Elden. Bij een herinrichting zoals voorgenomen zijn tal van mogelijkheden te bedenken om deze doelen te behalen. Soms met eenvoudige middelen: het visualiseren van de tramrails middels donkere gebakken klinkers, het plaatsen van passende lantaarnpalen, het gebruik van dikformaat (en geen keiformaat) klinkers voor extra rijplezier voor fietsers en het plaatsen van klassieke ANWB-verkeerspalen. Het terugbrengen van delen van de Grift is wat lastiger te realiseren, maar ook dit is mogelijk. De kracht en de schoonheid van Elden en daarmee van Arnhem ligt niet in het creëren van een kleurloze doorfietsroute maar in het versterken van de cultuurhistorische waarden, de dorpse waarden en de leefbaarheid van Elden. De Historische Kring Elden (zie

hieronder bij Toelichting, 1982) is net als de stichting Het Eldens landschap van harte bereid mee te denken en suggesties aan te reiken.

Toelichtinng op de cultuur-historische waarden

Juist de Rijksweg door Elden is het laatste stukje overgebleven weg binnen gemeente Arnhem van de Rijksweg nummer 2 der Eerste Klasse die dan loopt van Amsterdam naar Maastricht, Luik en Theux, via Elden. Dit stukje Rijksweg uit het vastgestelde Rijkswegennet uit 1821 wordt in 1813 al benoemd door Napoleon tot belangrijke zuid-noord route, Route Imperial nummer 2. Hij maakt gebruik van de Grifdijk die aanvankelijk dient als jaagpad voor de Grift, de eerste gegraven trekvaart van Nederland, gereed in 1609 aansluitend aan de Schipbrug en fungerend als moderne transportverbinding tussen stad Arnhem en stad Nijmegen. In de bandijk die Elden beschermt tegen wassend Rijnwater wordt een sluis gemaakt. Bij hoog water in 1711 bezwijkt de sluis en ontstaat een diepe kolk. Er wordt een Spijk opgericht, een overslagplek langs De Grift.

Na de grote Eldense dijkdoorbraken in december 1740 verzandt De Grift zodanig dat varen onmogelijk wordt. De Griftdijk wordt in 1742 daarom opgewaardeerd tot een bezande weg. In 1763 trekt een groot Brits leger op terugtocht vanuit Pruisen en bestaande uit zestienduizend militairen en vijfduizend paarden over deze weg en overnacht middels inkwartiering in Elden, om daarna door te trekken naar Elst. In 1780 wordt de weg wederom opgewaardeerd en begrind. In de 18e , 19e en 20e eeuw verschijnen tal van grote en kleinere panden langs de Rijksweg, zoals Herberg ’t Swaantje, Huize Oosterveld, Molen De Hoop, De St. Lucaskerk, Huize Kronenburg, de Openbare School, boerderij ‘t Ooievaarsnest en de St. Jozefschool. Tal van middenstanders vestigen langs de Rijksweg hun bedrijf. Zoals de hoefsmid, enkele bakkerijen en diverse cafés zoals café De Engel.

In 1908 wordt de stoomtram geïntroduceerd die stad Arnhem en stad Nijmegen via Elden verbindt. Deze vervangt de paardentram. In Elden split de route. De eerste tramroute komende vanuit Arnhem gaat rechtdoor naar Elst, via de Rijksweg. Bij de tweede route slaat de tram linksaf de Eldense Mooieweg in, naar Huissen. Beide lijnen hebben als eindbestemming Lent. Het personeel wordt in 1914 opgeroepen voor de mobilisatie (WO I). In 1918 is de steenkool wegens schaarste zeer duur. In 1924 start een concurrerende snellere busverbinding die op diesel rijdt. Wanneer in 1935 de vaste Rijnbrug gerealiseerd wordt betekent dit het einde van de trammaatschappij.

In 1940 breekt WO II uit. Op 6 juni 1944 start de bevrijding van Noord-Frankrijk en België bij de landing van het geallieerde grondleger bij Normandië. In Nederland moeten de bruggen over de rivieren door para’s bezet worden zodat het grondleger voort kan. Tussen Nijmegen en Arnhem is het grondleger aangewezen op de Rijksweg en vormt daar een relatief eenvoudig doelwit voor de aanwezige Duitse bezetters. Het geallieerde grondleger graaft zich noodgedwongen in achter rivier de Linge. De Duitse verdedigingslinie loopt van Doornenburg tot en met Elden, tot aan de Spoordijk. De route naar de Arnhemse brug voor het grondleger is via de Rijksweg, door Elden. Dorp Elden ligt tevens in het centrum van de Duitse verdedigingslinie.

Bij terugkeer in juni 1945 van de gedwongen evacuatie in de laatste week van september 1944 blijkt 85% van de panden in Elden beschadigd door oorlogsgeweld waarvan de hel zwaar beschadigd. Kort na de oorlog wordt een ontwerp voor Eldense wederopbouw gepresenteerd, met onder meer een nieuw dorpscentrum op de kruising van de Rijksweg en de Klapstraat en de oprichting van een oorlogsmonument langs de Rijksweg. In Elden worden 36 noodwoningen gebouwd voor gezinnen die tijdelijk geen huis meer hebben. Een aantal noodwoningen verrijst langs de Rijksweg.

In 1966 wordt het Betuwse dorp Elden ingelijfd bij de Veluwse stad Arnhem, ten behoeve van stadsuitbreiding. Vanaf 1973 ontwikkelt gemeente Arnhem in het uitgestrekte Eldense buitengebied tal van zogenaamde Vinexwijken: (grote) delen van de wijken Elderveld, Elderhof, De Laar, Kronenburg, Appelgaard en Rijkerswoerd verrijzen op de voormalige bouwlanden, hooilanden, weilanden en boomgaarden van de Eldense Polder. Om de tienduizenden nieuwe Arnhemmers te ontsluiten wordt een stelsel van nieuwe autowegen aangelegd pal ten zuiden, westen en noorden van de dorpskern van Elden. De Eldense buitengebieden worden zo fysiek afgesneden van de dorpskern. Het centrum van Elden ligt voortaan geïsoleerd, opgesloten tussen autowegen. Centraal in dit eiland loopt de oude Rijksweg. Deze wordt massaal gebruikt door de nieuwe Arnhemmers als sluiproute.

In 1981 wordt de Dorpsverenging Elden opgericht, om de identiteit van het dorp en de belangen van het dorp en haar bewoners te beschermen en te behartigen. Zo’n 95% van de Eldenaren wordt lid. In 1982 volgt de oprichting van de Historische Kring Elden, om de dorpse geschiedenis vast te leggen en uit te dragen. In de jaren 90 worden aan de rand van de Eldense kern zowel het grootstedelijke Gelre-

dome gebouwd als de gebouwen van kantorenpark Gelderse Poort, met als blikvanger het huidige Landmark (voorheen OHRA hoofdkantoor) aan de Rijksweg. In 2009 wordt het nieuwe Eldenstaete geopend. Het verzorgingscomplex ligt praktisch tegen de kern van Elden aan, op korte afstand van de Rijksweg. Het vervangt het in 1978 gebouwde verpleeghuis Elderhoeve gelegen aan de Eldense Elderhofseweg (voorheen Middelweg) dat in 2016 gaat fungeren als opvang voor asielzoekers.

In 2002 wordt de Structuurvisie Elden 2000 vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders. Daarin wordt onder meer aangegeven dat er rond het huidige dorpscentrum van Elden een groene bufferzone wordt aangelegd, ter bescherming van de kleinschalige en dorpse waarden. De groengordel wordt opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan Elden van 2012, en krijgt daarmee een sterkere status. In het bestemmingsplan Elden 2012 wordt de Rijksweg-West, evenals De Brink en de Klapstraat, opgenomen als historisch lint: een zone met 'historische bebouwing en historische inrichting' en een 'karakteristieke openbare ruimte'. Vanuit Elden wordt in 2012 de stichting Het Eldens Landschap opgericht.

In 2021 levert de werkgroep Eldense Parels het rapport 'Masterplan Elden 2050' op. In het rapport worden diverse historische ensembles in Elden onderscheiden en beschreven. Doel is om te komen tot behoud van de cultuurhistorie, het landschap en het dorpse Betuwse karakter van het dorp Elden. Aanleiding is het verval van monumentale historische panden in Elden in het bijzonder en aantasting van het dorpse historische karakter in zijn algemeenheid. De Historische Kring Elden levert de nodige informatie voor het rapport. In december 2024 besluit het College van Burgemeester en Wethouders onder meer na historisch onderzoek uitgevoerd door Monumenten Adviesbureau en na advies van het Geldersch Genootschap dat Elden de status van Beschermd Dorpsgezicht krijgt.

Prachtige kans

Anno 2026 is van de geschiedenis van de Griftdijk, De Grift, de Rijksweg nummer 2 en alle gerelateerde geschiedenis vrijwel niets meer te zien binnen de gemeente Arnhem. Behalve dan in Elden. Daar zijn stukken water van de oude Grift nog zichtbaar. Delen zijn opnieuw zichtbaar te maken. Daar is het tracé van de oude bezande Griftdijk nog zichtbaar met de 18e -eeuwse Rijkspaal. Daar ligt de Rijksweg nummer 2 in vrijwel onveranderde staat te pronken. Daar staan nog het oorlogsmonument, ligt het Wederopbouwcentrum, de enige in vrijwel originele staat overgebleven twee noodwoningen van geheel Arnhem en wachten molen De Hoop, Huize Oosterveld, de St. Jozefschool en andere panden geduldig te wachten op een schone en veilige toekomst. Met de Structuurvisie Elden 2000 en het Bestemmingsplan Elden 2012 hee gemeente Arnhem eerder laten zien de cultuurhistorische en dorpse waarden van Elden te herkennen en hoog te waarderen. In 2024 heeft gemeente Arnhem hier nog een stap bovenop gezet door dorp Elden de status toe te kennen van beschermd dorpsgezicht.

Er ligt een prachtige kans voor stad Arnhem om de Eldense cultuur-historische parels meer beleefbaar te maken, wat ten goede komt aan Elden zelf maar ook aan de stad Arnhem. De gemeente zal zich in onze ogen serieus moeten beraden over de vraag op welke wijze een doorfietsroute de beleefbaarheid van de Rijksweg kan verbeteren in plaats van reduceren zoals met het voorliggende ontwerp zeker gaat gebeuren. De Arnhemse ogen voor deze cultuur-historische rijkdommen mogen niet gesloten worden. Nu niet, en nooit niet. Wij rekenen op Arnhem.

Reactie op zienswijze 10

Het voorgenomen verkeersbesluit is gericht op het plaatsen en verwijderen van verkeerstekens, zoals het plaatsen van borden voor een maximumsnelheid van 30 km per uur en niet op de ontwerpkeuzes voor de inrichting van de weg. De zienswijze heeft geen betrekking op aspecten die in het verkeersbesluit vastgelegd worden.

Bij het ontwerp van de herinrichting van Rijksweg-West is het beschermd dorpsgezicht en de cultuurhistorie van Elden en Rijksweg-West als belangrijk uitgangspunt genomen. De afdeling Erfgoed van de gemeente is betrokken geweest in het ontwerpproces. Dit heeft er onder andere toe geleid dat de huidige klinkers van de verharding van Rijksweg-West zo veel mogelijk hergebruikt worden en dat afgezien wordt van de toepassing van (rood) asfalt. De plaatsing van de verkeerstekens, waar het voorgenomen verkeersbesluit zich op richt, is niet strijdig met het belang van het behoudt van het karakter van de omgeving.

Het aantal verkeerstekens wordt tot een minimum beperkt. We onderzoeken of de Molenweg, net als de Burgemeester Merksstraat, als uitrit kan worden vormgegeven. Vanaf De Brink naar het noorden wordt de voorrang tijdelijk met borden geregeld. Op termijn, als dit gedeelte van Rijksweg-West wordt

heringericht, worden de borden vervangen door uitritconstructies. Bij de Elderhofseweg en de Brinksestraat wordt de voorrang blijvend met borden en haaientanden geregeld, in verband met de busroute.

We gaan in gesprek met de Stichting het Eldens Landschap om de zorg voor de bescherming van het historisch dorpsgezicht toe te lichten.

Zienswijze 11

Als … van de St. Lucaskerk aan de Rijksweg-West te Elden en als bewoner van Elden maak ik u graag deelgenoot van mijn zienswijze op het verkeersbesluit, zaaknummer …. De Rijksweg-West is tegenwoordig vooral een lokale dorpsweg die een verbinding vormt tussen de verschillende woonerven. De weg heeft een belangrijke functie voor de leefbaarheid van de dorpsgemeenschap. Niet alleen is de weg een belangrijke route voor de carnavalsoptochten, maar ook een onmisbare schakel voor onder meer de jaarlijkse Eldense Draai, voor de stille tocht op 4 mei en voor de rouwstoeten van o.a. overleden Eldenaren naar de St Lucaskerk. Ook de dagelijkse bereikbaarheid van de St. Lucaskerk voor kerkbezoekers en vrijwilligerswerkers wordt bemoeilijkt door de plannen die ter inzage liggen. Ook denk ik aan de bereikbaarheid van de kinderopvang, het Dorpshuis en de doorkomst van de Nijmeegse Vierdaagse: zij maken allen gebruik van de Rijksweg-West. Ik verzoek u meer rekening te houden met de huidige functie van de Rijksweg-West. Ik en vele Eldenaren met mij willen niet dat u de Rijksweg-West primair gaat inrichten als een verbindingsweg tussen Arnhem en Nijmegen ten koste van het dorp Elden.

Reactie op zienswijze 11

Het voorgenomen verkeersbesluit veroorzaakt geen beperkingen voor de bereikbaarheid van de kerk en de andere voorzieningen, en evenementen. De rijbaan wordt versmald ten behoeve van de beheersing van de snelheid, maar blijft voldoende breed voor de onderlinge passage van bussen. Daarmee blijft de weg voldoende breed voor alle op de openbare weg toegestane voertuigen en voor evenementen. Rijksweg-West wordt geen verbindingsweg tussen Arnhem en Nijmegen, daarvoor dient de A325.

Zienswijze 12

Over de voorrangssituatie van de Rijksweg-West ten opzichte van de zijstraten: Zou dit ook niet moeten gelden voor bestuurders op de Meester Merkxstraat? Deze straat bevindt zich in een vergelijkbare positie t.o.v. Rijksweg West, als de genoemde straten. Daar komt nog bij, dat de kruising Meester Merkxstraat - Rijksweg West- tamelijk onoverzichtelijk is en regelmatig schriksituaties oplevert, zodat enige aandacht zeker wenselijk is.

Reactie op zienswijze 12

Op de aansluiting van de Meester Merkxstraat op de Rijksweg-West wordt een uitritconstructie aangebracht. Dat betekent dat bestuurders vanuit de Meester Merkxstraat het verkeer op de Rijksweg-West voor moeten laten gaan. Voor het aanbrengen van een uitritconstructie hoeft geen verkeersbesluit te worden genomen.