

Gemeente Arnhem - Kruisstraat snelfietsroute Arnhem-Nijmegen toelaten speedpedelecs



Sinds speedpedelecs de status hebben van een bromfiets, kunnen bestuurders van een speedpedelec geen gebruik maken van delen van het Rijnwaalpad, waaronder de Kruisstraat. De speedpedelec is echter bij uitstek een goed en gezond alternatief vervoermiddel voor de auto in het dagelijkse woonwerkverkeer, met name op afstanden groter dan 7 km. Het gebruik van dit alternatief draagt bij aan de doelen van de snelfietsroute zoals de vermindering van de congestie en de verbetering van de leefomgeving (want geen uitstoot en lawaai). De provincie Gelderland, de gemeente Arnhem en de andere betrokken gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen hebben daarom met elkaar afgesproken om gebruikers van speedpedelecs zoveel mogelijk op het Rijnwaalpad te faciliteren.

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

- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan,
- het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer,
- 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 de andere belangen uit artikel 2 van de Wegenverkeerswet, zoals de veiligheid op de weg, door deze verkeersmaatregel niet in het geding komen. Een nadere belangenafweging daarover is te vinden in de volgende alinea waar wij ingaan op de kenbaar gemaakte zienswijzen.

Zienswijzen

Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om over het voornemen tot dit verkeersbesluit hun zienswijze kenbaar te maken. De zienswijzen komen kort samengevat op het volgende neer:

1. Als naast speedpedelecs ook andere bromfietsen van het fietspad gebruik maken wordt voorgesteld om een onderbord met de tekst: "Niet brommen" te plaatsen,
2. Op het gedeelte van de Kruisstraat tussen Huissensedijk en Mooieweg komen geen apart voetpad en fietspad,
3. Richt de gevaarlijke oversteekjes in overleg met de Verkeersdienst in. En verwijder de straat-pictogrammen (voetganger en fietser) niet,
4. Voeg borden toe waaruit blijkt dat de maximumsnelheid 30 km per uur is, want veel bestuurders van speedpedelecs weten niet dat dit de wettelijke maximumsnelheid is. 25 km per uur zou nog beter zijn,
5. Als speedpedelecs worden toegestaan op de Kruisstraat dan moeten er, o.a. vanwege de verkeersveiligheid, snelheidsbeperkende of andere aanvullende maatregelen worden genomen, vooral op de kruisingen en de op-/afritten, want:
 - a. Er zullen meer speedpedelecs van de Kruisstraat gebruik gaan maken dan nu al het geval is, waardoor er gemiddeld harder wordt gereden,
 - b. De snelheidsverschillen tussen het doorgaande verkeer (speedpedelecs) en het wijkgebonden verkeer (fietsers, voetgangers, waaronder veel schoolgaande kinderen) worden groter,
 - c. De vele kinderen die van de Kruisstraat gebruik maken kunnen de snelheid van de fietsers op het snelfietspad niet inschatten,
 - d. Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat grotere snelheidsverschillen tot een grotere ongevalskans leiden.
 - e. Van handhaving van de maximumsnelheid zal in de praktijk weinig terecht komen.
 - f. Op het wegdek zijn symbolen van fietsers en voetgangers aangebracht om aan te geven dat zij sommige delen van de Kruisstraat met elkaar moeten delen. In de praktijk ontstaan er echter nog geregeld discussies omdat weggebruikers, zowel fietsers als voetgangers, menen het alleenrecht op het gebruik van de weg te hebben. De ergernissen en verkeersonveilige situaties zullen met het toelaten van speedpedelecs toenemen.



- g. Mensen met honden zullen op het fietspad blijven lopen, want het voetpad wordt halfverhard. Honden kunnen daar niet overheen lopen, 's zomers scheiden de bomen langs het voetpad een substantie af en in het najaar en de winter wordt het voetpad nat en modderig,
6. Het toelaten van speedpedelecs zal niet leiden tot het doel van de gemeente om meer mensen te laten fietsen en minder te kiezen voor autogebruik, want steeds meer ouders brengen hun kind per auto naar school, waardoor een hele generatie met autogebruik opgroeit, die je later niet uit de auto zult krijgen.

Ons standpunt

Ad punt 1: Met het nemen van deze verkeersmaatregelen wordt beoogd alleen speedpedelecs op het fietspad toe te staan. Speedpedelecs maken geen lawaai. Door deze maatregel neemt de geluidsoverlast niet toe. Vooral nog hebben we geen reden om aan te nemen dat door het toelaten van speedpedelecs het aantal bromfietsen dat illegaal van het fietspad gebruik maakt zal toenemen. Overigens vinden we dat het verbod voor bromfietzers om van het fietspad gebruik te maken aan iedere weggebruiker bekend moet zijn. We zijn er in zijn algemeenheid niet voor om dit soort verkeersregels met extra (onder)borden aan te geven. Zie onze overweging over punt 5.

Ad punt 2: Het is juist dat er geen apart voetpad komt op het gedeelte Huissensedijk - Mooieweg. Wij zijn van mening dat een apart voetpad hier niet noodzakelijk is omdat er veel minder voetgangers van dit gedeelte gebruik maken.

Ad punt 3: Alle relevante disciplines vanuit de gemeentelijke organisatie zijn bij de plannen betrokken. Omdat de fietser en de voetganger van elkaar worden gescheiden, laten we de pictogrammen van het wegdek verwijderen. Ze scheppen naar onze mening in de nieuwe "gescheiden" situatie verwarring en geven daarnaast een rommelig beeld.

Ad punt 4: Uit onderzoek blijkt dat er in veel gemeenten in Nederland overbodige borden op de weg staan en dat wanneer verkeersdeelnemers teveel informatie tot zich moeten nemen, de verkeersveiligheid daar niet bij gebaat is. We zijn er daarom in beginsel geen voorstander van om borden te plaatsen voor verkeersregels die al voor zich spreken, zoals voor de (wettelijke) maximumsnelheid voor speedpedelecs.

Ad punt 5a t/m 5g: In zijn algemeenheid is het correct dat grotere snelheidsverschillen leiden tot een hoger ongevalsrisico. Andere risicoverhogende aspecten zijn verschil in richting en massa van de betrokkenen. Om die reden is in de woongebieden van Arnhem (net als elders in Nederland) de maximumsnelheid vastgesteld op 30 km/u. Met name de verlaging van de snelheid van gemotoriseerd van 50 km/u naar 30 km/u heeft een positieve bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid. Voor speedpedelecs geldt, net als voor bromfietsen, binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u. Op het RijnWaalpad zullen we, mede na overleg met de politie, speedpedelecs toestaan tot een maximumsnelheid van 25 km per uur. Hoewel er voor zover bekend nog betrekkelijk weinig onderzoek naar het snelheidsgedrag van bestuurders van speedpedelecs gedaan is, tekent zich landelijk wel een beeld af dat deze categorie weggebruikers haar snelheidsgedrag aanpast aan de plaatselijke omstandigheden. Door de aanleg van het voetpad worden fietsers en voetgangers van elkaar gescheiden. De halfverharding van het voetpad wordt uitgevoerd met een materiaalsoort, dat bij slechte en/of winterse weersomstandigheden niet nat of modderig wordt. Ter plaatse van de kruisende fiets- en voetpaden is ruim zicht tussen kruisende verkeersstromen. Deze omstandigheden leiden ertoe dat de kans op ongevallen beperkt is. Daarbij in acht genomen dat de remweg van fietsers en speedpedelecs kort is in vergelijking tot motorvoertuigen met dezelfde snelheid.

Ad punt 6: Om het autogebruik te beperken en meer mensen te verleiden om te gaan fietsen wordt lokaal, regionaal en nationaal ingezet op een pakket van maatregelen. Dat betreft enerzijds de realisatie en inrichting van een netwerk van hoogwaardige fietsverbindingen, anderzijds een programma van gedragsbeïnvloedende acties en campagnes. Onder andere het Programma Slim en Duurzame Mobiliteit van de regio Arnhem Nijmegen en Provincie Gelderland wordt door Arnhem onderschreven. In het kader van dit programma worden onder andere acties geïnitieerd die gericht zijn op het stimuleren van fietsen en lopen naar school en het beperken van autogebruik.

Genoemde wegen zijn in beheer bij de gemeente Arnhem.

Ingevolge artikel 24 van het BABW heeft er overleg plaatsgevonden met een door de Korpschef van Politie gemandateerde verkeersspecialist van de eenheid Oost Nederland.

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

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE ARNHEM;



gelet op:

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

mede gelet op het:

- Algemeen Mandaat-, Volmacht- en Machtigingsbesluit gemeente Arnhem,
- Algemeen ondermandaat-, ondervolmacht- en ondermachtigingsbesluit gemeentesecretaris gemeente Arnhem,

b e s l u i t e n:

1. om onder de borden overeenkomstig model G11 van bijlage 1 van het RVV 1990 op het gedeelte van de snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen (het RijnWaalpad) in de Kruisstraat in Arnhem onderborden te plaatsen met de tekst: "speedpedelec toegestaan max. 25 km/h".

Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,

namens het college,

P.J.G.M. van Hoof

Hoofd van de afdeling Vergunning en Handhaving

Datum besluit: 20 mei 2020

Zaaknummer: 410971

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