

Memo

Datum : 1 december 2021

Aan : College van Burgemeester en Wethouders gemeente Rheden

Kopie aan : M. Hazeleger, K. Knippenberg

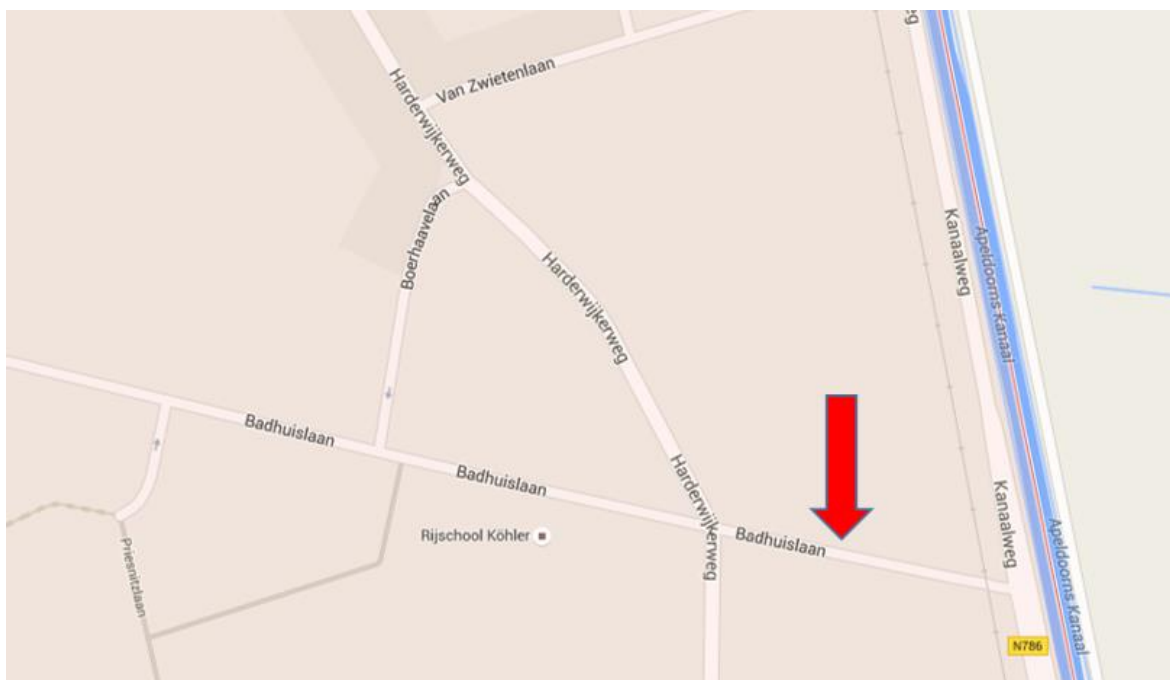
Van : K. Lesker

Onderwerp : Toelichting voorkeursalternatief fietspad Badhuislaan

1 Inleiding

In de structuurvisie voor het dorp Laag-Soeren staat het volgende opgenomen over de aanleg van een fietspad langs de Badhuislaan:

"Voor de realisatie van de Traverse Dieren verschuift een deel van het verkeer dat nu nog gebruik maakt van de Harderwijkerweg door Dieren naar de Kanaalweg/Badhuislaan, waardoor het op deze wegen drukker wordt. Om de veiligheid voor andere verkeersdeelnemers te vergroten en om een ontbrekende schakel in het fietsroutenetwerk in te vullen, leggen wij langs de Badhuislaan een fietspad aan."



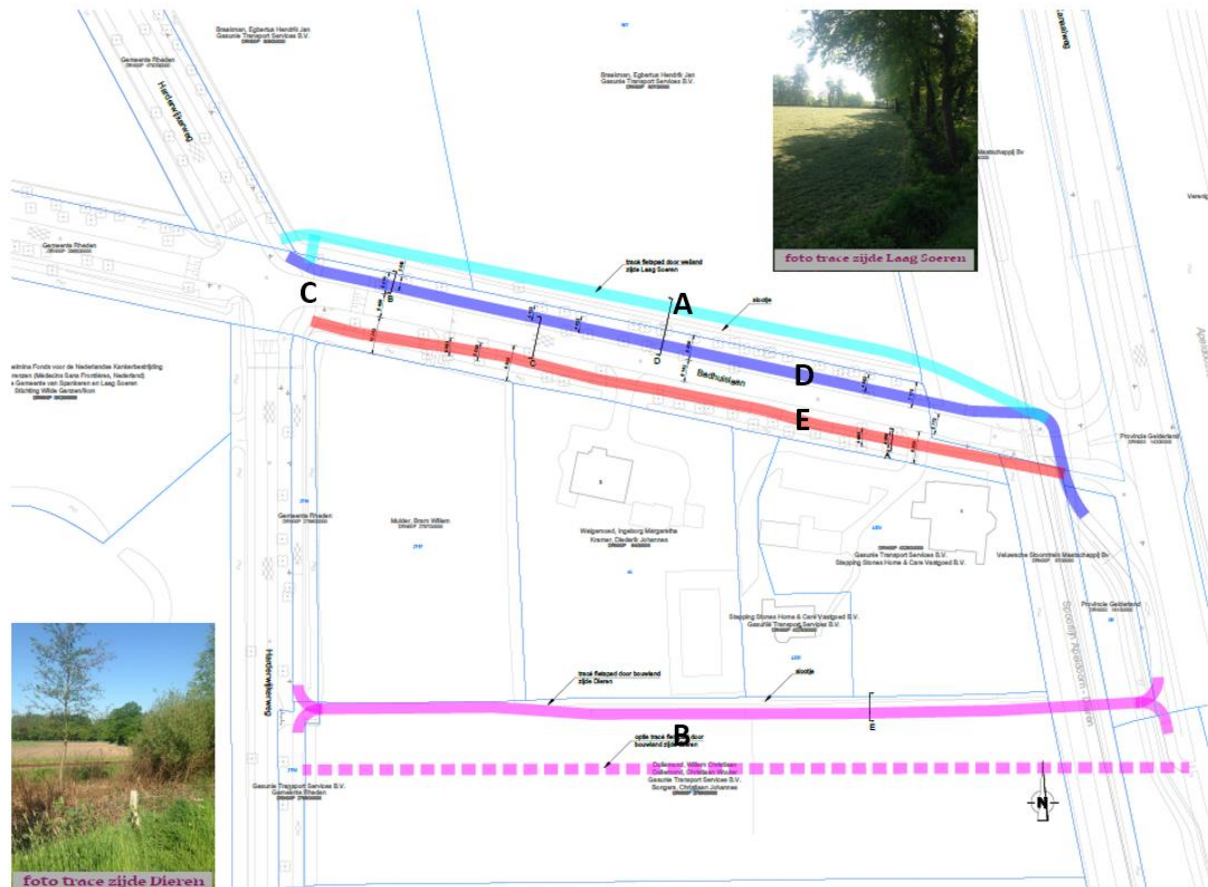
Afbeelding: Badhuislaan | wegvak tussen Harderwijkerweg en Kanaalweg

In 2016 zijn de (on)mogelijkheden verkend voor de inpassing van een fietspad langs de Badhuislaan (wegvak tussen Harderwijkerweg en Kanaalweg). Vervolgens heeft het project een tijd stilgelegen en is het in 2019 weer opgestart. In deze notitie wordt eerst kort toegelicht welke varianten er in 2016 zijn verkend (paragraaf 2). In paragraaf 3 worden de bepalende aspecten toegelicht waar tijdens de uitwerking rekening mee moet worden gehouden. Het gaat hierbij om de relatie met het beschermd dorpsgezicht, de spoorwegovergang, de flora en fauna en de procedures en onderzoeken. Vervolgens wordt in paragraaf 4 het huidige voorkeursalternatief beschreven en toegelicht. In paragraaf 5 wordt de stand van zaken ten aanzien van de procedures en onderzoeken beschreven. Het (eventuele) vervoltraject staat in paragraaf 6.

2 Varianten

De volgende 5 varianten zijn beschouwd (A t/m E):

- A. Fietspad (vrijliggend 2-richtingen) door weiland aan de zijde van Laag Soeren;
- B. Fietspad (vrijliggend 2-richtingen) door weiland aan de zijde van Dieren;
- C. Fietspaden aan weerszijden (vrijliggend in 1-richting) van de Badhuislaan;
- D. Fietspad (vrijliggend 2-richtingen) aan noordzijde van de Badhuislaan;
- E. Fietspad (vrijliggend 2-richtingen) aan zuidzijde van de Badhuislaan.



Afbeelding: schematische weergave varianten A t/m E

Deze varianten zijn intern bij de gemeente Rheden besproken en gedeeld met vertegenwoordigers van de afdelingen verkeer, groen, IBOR en erfgoed. De ontwerptekeningen zijn uitgewerkt door Bureau Anacon.

Naar aanleiding van diverse overleggen is **variant E** als meest kansrijke optie naar voren gekomen.

Een beknopte weergave van de belangrijkste aandachtspunten en opmerkingen per variant:

A. Fietspad (vrijliggend 2-richtingen) door weiland aan de zijde van Laag Soeren

- Dit tracé gaat over grond die géén eigendom is van gemeente Rheden;
- De Badhuislaan betreft een beeldbepalende weg binnen beschermd dorpsgezicht: het open karakter van het gebied ten noorden van de Badhuislaan wordt op deze manier verstoord;
- Dit fietspad geeft extra kruisend verkeer met de Badhuislaan en het spoor van VSM: de aansluiting met het bestaande 2-richtingen fietspad langs de Kanaalweg is niet ideaal.

B. Fietspad (vrijliggend 2-richtingen) door weiland aan de zijde van Dieren

- Dit tracé gaat over grond die géén eigendom is van gemeente Rheden;
- Hier loopt een wildwissel die eindigt op een tunneltje onder de Harderwijkerweg met daarin een nest van een Das;
- Het fietspad geeft extra kruisend verkeer met het spoor van VSM;
- De percelen van de villa's ten zuiden van de Badhuislaan grenzen aan dit tracé: een fietspad precies achter de percelen en panden langs is niet opportuun.

C. Fietspaden aan weerszijden (vrijliggend in 1-richting) van de Badhuislaan

- In deze variant wordt er aan weerszijden van de Badhuislaan een vrijliggend fietspad ingepast van minimaal 2,00 meter;
- De bestaande bomenrijen in de Badhuislaan kunnen niet één op één gehandhaafd worden;
- Het fietspad aan de zuidzijde sluit logisch aan op het 2-richtingen fietspad langs de Kanaalweg;
- Het fietspad aan de noordzijde geeft extra kruisend verkeer met Badhuislaan en het spoor van VSM;
- De onbewaakte overgang krijgt naast de hoofdrijbaan van de Badhuislaan twee extra attentiepunten (kruisingen met fietspad noord en fietspad zuid).

D. Fietspad (vrijliggend 2-richtingen) aan noordzijde van de Badhuislaan;

- In deze variant wordt er aan de noordzijde van de Badhuislaan een vrijliggend fietspad in 2-richtingen ingepast van minimaal 3,00 meter;
- Een aanzienlijk deel van de bestaande bomenrij aan de noordzijde zal hiervoor gerooid moeten worden;
- Dit fietspad geeft extra kruisend verkeer met de Badhuislaan en het spoor van VSM: de aansluiting met het bestaande 2-richtingen fietspad langs de Kanaalweg is niet ideaal.

E. Fietspad (vrijliggend 2-richtingen) aan zuidzijde van de Badhuislaan.

- In deze variant wordt er aan de zuidzijde van de Badhuislaan een vrijliggend fietspad in 2-richtingen ingepast van minimaal 3,00 meter;
- Een aanzienlijk deel van de bestaande bomenrij aan de zuidzijde zal hiervoor gerooid moeten worden;
- De in/uitritten van de villa's aan de zuidzijde van de Badhuislaan kruisen het 2-richtingen fietspad. Dit betekent extra attentiepunten voor de voertuigen komend vanaf de villa's, zij dienen aan alle kruisende verkeer op het fietspad en de Badhuislaan voorrang te verlenen;
- Het fietspad geeft extra kruisend verkeer met het spoor van VSM;
- Het fietspad aan de zuidzijde sluit logisch aan op het 2-richtingen fietspad langs de Kanaalweg.

Doorstart project in 2019

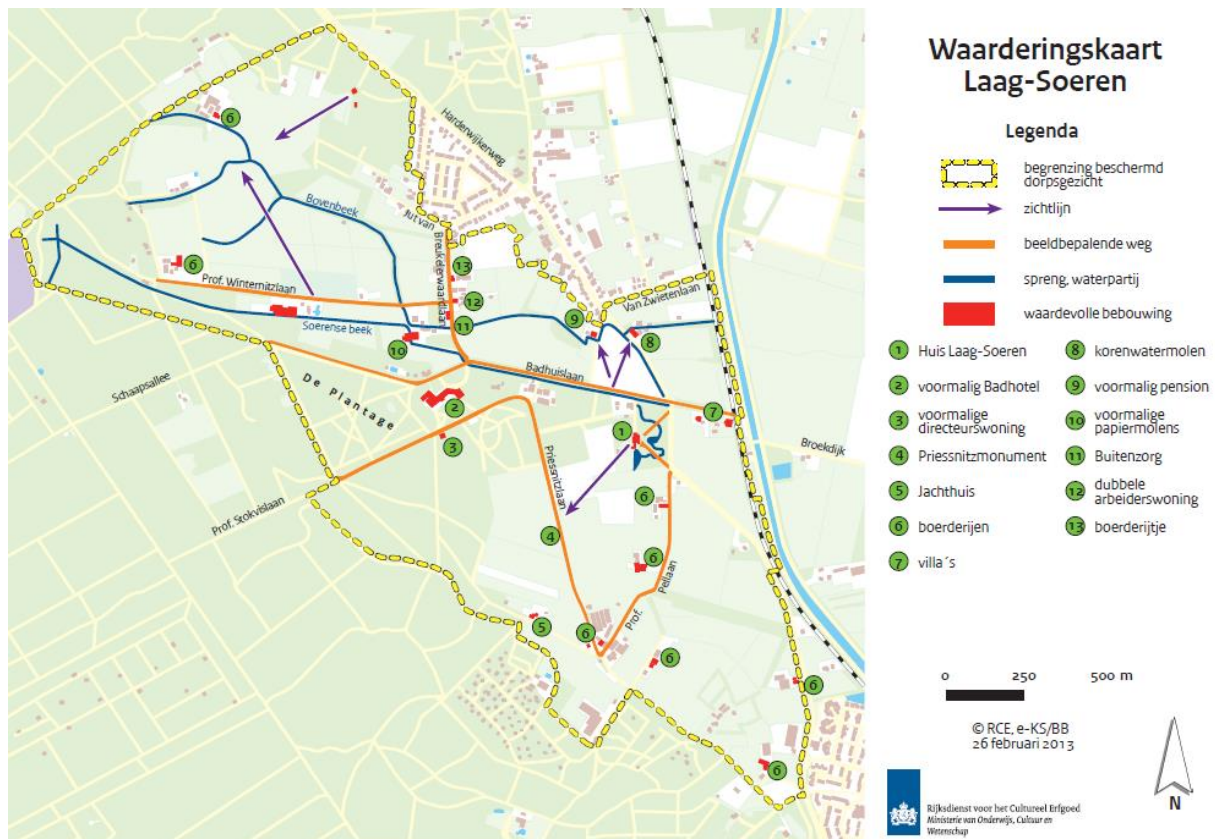
Tijdens het startoverleg met alle gemeentelijke belanghebbenden, mei 2019, bleek dat de oorspronkelijke voorkeursvariant E niet breed gedragen wordt. We verkregen geen commitment van verschillende disciplines en de Commissie Cultuurhistorie zou een negatief advies geven. Na overleg met de landschapsarchitect van de gemeente Rheden (tevens lid van de Commissie Cultuurhistorie) en een vertegenwoordiger van de afdeling Groen is besloten het voorkeursalternatief 'los' te laten en breder te kijken. Met andere woorden: terug naar de variantenstudie.

3 Bepalende aspecten uitwerking

Beschermde dorpsgezicht

- De Badhuislaan is één van de belangrijke structuren van het rijksbeschermde dorpsgezicht van Laag-Soeren.
- Nadere typering van de te beschermen waarden Badhuis en directe omgeving:
 - het rechte beloop van de Badhuislaan en de beplanting met aan weerszijden een dubbele rij beuken;
 - het type bebouwing aan het begin van de Badhuislaan: grote villa's op ruime kavels;
 - het open karakter van het gebied direct ten noorden van de Badhuislaan, als gevolg waarvan er zeer fraaie doorzichten zijn naar het complex van de boerderij en korenwatermolen c.a. (Harderwijkerweg 8) en het voormalige pension Gerbrands (Boerhaavelaan 4), beide beschermde gemeentelijke monumenten.

- Het ontwerp dient rekening te houden met bovengenoemde waarden.



Afbeelding: Badhuislaan ligt binnen beschermd dorpsgezicht Laag-Soeren (zie punt 7)

De Kleine commissie en Commissie Cultuurhistorie heeft op 13 december 2016 in het kader van een voortoets een eerste advies gegeven (hieronder de letterlijke tekst uit het verslag):

Kleine commissie: "het realiseren van een vrijliggend fietspad is op zich zelf denkbaar en tevens een kans om de laanbeplanting langs de Badhuislaan te herstellen. Geadviseerd wordt het plan tevens te bespreken in de comm. CH."

Commissie cultuurhistorie 13 dec 2016: "De Badhuislaan maakt onderdeel uit van het rijksbeschermd dorpsgezicht Laag-Soeren. In de toelichting daarop is het rechte beloop met de dubbele laanbeplanting (beuken) aan weerszijden opgenomen als te beschermen waarden. De aanleg van dit fietspad kan een kans zijn om de Badhuislaan weer haar statige karakter en allure terug te geven. Dit vereist wel dat dit dan goed gebeurt: het terugbrengen van de laanstructuur met dubbele laanbeplanting, inclusief oorspronkelijke plantafstand (vermoedelijk Rijnlandse roede). De vraag is of er wel voldoende ruimte is voor een fietspad in combinatie met aan weerszijden een dubbele beukenlaan. De commissie ziet graag een nader uitgewerkt plan waarin deze punten aan bod komen."

Spoorwegovergang VSM

De VSM spoorlijn heeft 34 overwegen. Hiervan wil de VSM er 16 beveiligen met een overweginstallatie, omdat ze ervaren dat er steeds vaker gevaarlijke situaties ontstaan.

Het aantal verkeersbewegingen is tegenomen en daardoor ook de kans op aanrijdingen met een stoomtrein. Daarbij merkt de VSM dat de stoomfluit niet meer een voldoende duidelijk waarschuwingssignaal is omdat moderne auto's steeds geluiddichter zijn en/of voorzien zijn van geluidsinstallaties die de fluit overstemmen. Tegelijkertijd worden overwegen zonder lampen en overwegbomen steeds zeldzamer omdat ProRail al jaren werkt aan het sluiten van de laatste Nabo's (Niet Actief Beveiligde Overwegen) omdat er te veel ongelukken gebeuren. Daardoor wordt een onbeveiligde overweg een zeldzaamheid en zullen nog minder automobilisten de kennis en ervaring hebben dat ze zelf goed moeten letten op een naderende trein. De indruk zal vaak zijn dat de lijn vast niet meer in gebruik is omdat er geen beveiligingsinstallatie aanwezig is.

Sluiting onbewaakte overgangen

ProRail is bezig 180 overgangen uiterlijk eind 2023 op te heffen.

- Opgeheven (67)
- Alleen fiets en voetganger (4)
- Nog open (109)



De komende jaren heft ProRail een groot aantal onbeveiligde overwegen op rondom de VSM-spoorlijn. Dus in de directe omgeving verdwijnen op korte termijn veel onbewaakte overwegen. Delen van de spoorlijn Apeldoorn – Dieren wordt beheerd door ProRail. Op deze gedeeltes van de spoorlijn zijn de overwegen beveiligd met een overweginstallatie. ProRail heeft echter geen rol bij de beveiliging van deze overweg in de Badhuislaan. Dus ook geen taak in het kader van NABO's of financiën vanuit Rijk/ProRail.

Een ander probleem is dat de snelheid van een naderende stoomtrein en het gevaar niet goed wordt ingeschat. Automobilisten verwachten dat de trein wel remt of kan remmen. Dat levert ook bij overwegen (zoals de Badhuislaan) die de stoomtrein met maximaal 10 kilometer per uur mag passeren gevaarlijke situaties op als auto's besluiten dat ze toch nog voor de trein langs kunnen schieten.

Het risico op een ernstige afloop mag niet worden onderschat. Een locomotief zonder trein er achter is al minimaal 100 x zwaarder dan een auto. Ook bij een lage snelheid is de impact door het massaverschil en lange remweg van een trein enorm. Dat een aanrijding dodelijk kan aflopen is helaas in 2011 tijdens een evenement bij

de Stoomtrein Goes Borsele gebleken. Dit was ook een overweg waar de stoomtrein maar 10 km/uur reed. Een dergelijk ongeluk wil de VSM op de Veluwe voorkomen.

De VSM beschouwd de Badhuislaan als één van de gevaarlijkste overwegen op de spoorlijn. Het zicht is door de bebouwing naast het spoor en de bomen langs de Badhuislaan beperkt. De situatie is complex omdat de overweg direct naast de kruising van de Badhuislaan met de Kanaalweg ligt en hier ook een vrijliggend fietspad aansluit op de Badhuislaan. Verkeer dat van de weg van het kanaal afslaat merken niet altijd op dat er ook een stoomtrein aan kan komen. Inmiddels is het verkeer op de Badhuislaan zo ver toegenomen dat VSM vindt dat het tijd wordt dat er maatregelen worden genomen. Dit is in lijn met de derde Kadernota Railveiligheid waarin wordt gesteld dat door de veroorzaker van het toegenomen verkeer (gevolg van wijziging verkeersstromen door keuzes op gebied van ruimtelijke ordening en infrastructuur) maatregelen moeten worden getroffen om de veiligheid te compenseren.

Eerder zou de toename van verkeer grotendeels verdwijnen door een nieuwe rondweg om Laag Soeren die met een nieuwe beveiligde overweg de VSM-lijn zou gaan kruisen. De rondweg kwam er niet en ook beheersmaatregelen op de overweg bleven uit. In 2004 is al door ingenieursbureau Holland Railconsult geconstateerd dat overweg Badhuislaan voorzien zou moeten worden van een beveiligingsinstallatie.

De groei van het autoverkeer is nu aanleiding om maatregelen voor de fiets te nemen. De VSM vindt dat nu ook de veiligheid van de spoorwegkruising moet worden aangepakt. Dat had met oog op de huidige intensiteiten al gemoeten en wordt met het oog op de verwachte verdere groei van het autoverkeer alleen nog maar noodzakelijker. De VSM heeft zich daarom in het voortraject constructief opgesteld. Er was bereidheid om mee te werken aan aanpassingen aan de overgang of het maken van een extra overgang voor een vrijliggend fietspad als er een beveiligingsinstallatie met overwegbomen komt.

Als de gemeente niet kan/wil meewerken aan het beveiligen van de overweg en compensatiemaatregelen voor de groei van het autoverkeer weer uitblijven zal de VSM een risico-analyse van de overweg voorleggen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport. De verwachting is dat het oordeel hetzelfde zal zijn als die van Holland railconsult in 2004. De verkeersintensiteiten zijn sindsdien alleen maar toegenomen en het opheffen van Nabos door ProRail maakt het beveiligen van de nog onbewaakte overweg urgenter. Dat het verminderen van overwegen zonder beveiliging urgent is blijkt ook uit het feit dat in Den Haag wetgeving wordt voorbereid waarmee door het Rijk aan wegbeheerders of gebruikers kan worden opgelegd benodigde maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid op en rondom een onbeveiligde spoorwegovergang te garanderen.

De VSM werkt liever samen met de wegbeheerders aan een werkende en proportionele beheersmaatregel. In samenwerking met de gemeente Apeldoorn en met financiering van het Veluweteam heeft de VSM een vereenvoudigde overweginstallatie ontwikkeld en geplaatst. Er is nu ook een spoorwegaannemer gevonden die bereid is deze overweginstallatie op andere plekken samen met de VSM te plaatsen en te onderhouden op basis van een leaseconstructie.

Er kan op de Badhuislaan door de VSM een overweginstallatie worden geplaatst en beheerd voor een bedrag van €11.000 per jaar (jaarlijks te indexeren). De kosten voor een overweginstallatie voor zowel de rijbaan van de Badhuislaan en een vrijliggend fietspad bedragen €13.000 per jaar. Er dient dan een overeenkomst te worden opgesteld tussen de gemeente Rheden en de VSM die vergelijkbaar is met de overeenkomsten die er al zijn voor de Spankerenseweg, Geitenbergweg en Imboslaan. Daar betaalt de gemeente Rheden in 2021 €7.566,15 voor + 21% omzetbelasting.

Flora en Fauna

- Bureau Loo Plan heeft in opdracht van de gemeente Rheden een onderzoek uitgevoerd naar het netwerk van de bestaande en wenselijke faunavoorzieningen in Badhuislaan en omgeving. Aan de Badhuislaan liggen momenteel diverse zogenaamde "terugkeervoorzieningen". Er ligt ook een amfibieëntunnel onder de Badhuislaan met de kruising Kanaalweg. Deze is van de provincie. Gemeente Rheden heeft aangegeven dat er geen nieuwe faunavoorziening wordt aangelegd.
- Ekoza heeft een vleermuisonderzoek uitgevoerd. Conclusie: Geen beschermde functies, wel advies voor verlichting gedurende de bouw (niet na of voor zonsopkomst).

Procedures en onderzoeken

Na vaststelling voorkeursalternatief door de commissie cultuurhistorie dienen de volgende procedures en onderzoeken in gang te worden gezet:

- Bestemmingsplanprocedure. De geldende bestemming is Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurwaarden. Hierin zijn alleen bestaande gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen toegestaan. Dit is de systematiek voor het hele buitengebied: alleen de hoofdontsluitingswegen hebben een bestemming Verkeer en vervoer.
- Stikstofonderzoek. Passende beoordeling naar stikstof.
- Onderzoek Kernkwaliteiten GO/GNN (Groene Ontwikkelingszone / Gelders Natuurnetwerk).
- Subsidie provincie. De gemeente Rheden heeft voor dit project een subsidie aangevraagd bij de Provincie Gelderland, zaaknummer 2018-002551. De provincie heeft € 57.600,- ter beschikking gesteld. De eerste eindtermijn voor het verkrijgen van de subsidie is inmiddels verlopen. Op dit moment is de eindtermijn 31-12-2022, voor deze datum dient het fietspad te zijn aangelegd.
- Verkeersbesluit. Voor een eventueel vrijliggend fietspad met bijbehorende verkeersborden is een verkeersbesluit nodig. Hierop is gedurende 6 weken bezwaar op te maken door belanghebbenden.

4 Uitwerking vanaf 2019

De belangrijkste consequenties van voorkeursalternatief E (tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de Badhuislaan tussen de Harderwijkerweg en de Kanaalweg) welke weerstand opwekken:

- Alleen de zuidzijde van de Badhuislaan wordt voorzien van een nieuwe groenstructuur.
- Planten van een dubbele bomenrij (i.c.m. een tweerichtingen fietspad) aan de zuidzijde is qua levensvatbaarheid en groeimogelijkheden van de bomen niet haalbaar.
- Beton als keuze voor het materiaal is niet haalbaar zonder het verleggen van kabels en leidingen.

Met inachtneming van voorgenoemde punten hebben we een voorkeursalternatief opgesteld, zie ook tekening 2018114-35-voorkeursalternatief.

Voorkeursalternatief 2019

Tweeërictingen fietspad (3m breed) in de berm aan de zuidzijde van de Badhuislaan, met nieuwe laanbeplanting aan beide zijden van de weg. Een dubbele rij bomen (beuk) aan de noordzijde en een enkele rij bomen (beuk) aan de zuidzijde van de Badhuislaan.

- De scope van het project is verruimd: het gehele wegprofiel inclusief de bermen en bomen, van sloot tot sloot is nu meegenomen in het project. Dit resulteert in een integraal plan waarin meerdere belangen zijn meegenomen in het ontwerp.
- Nieuwe aanplant van laanbomen in de zuidelijke en noordelijke berm geeft een kwaliteitsimpuls op het gebied van groen erfgoed en een verbetering in de cultuurhistorische waarden t.o.v. het huidige beplantingsbeeld. Het wordt weer een monumentale statige laan i.p.v. het rommelige, informele en diverse beplantingsbeeld wat het nu heeft. De nieuwe aanplant past goed bij de historische achtergrond, de landschapsbeleving en herkenbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis van dit gebied.
- Uit historisch onderzoek blijkt dat dit stukje Badhuislaan (ten oosten van de Harderwijkerweg) stamt uit een latere periode dan de rest van de Badhuislaan ten westen van de Harderwijkerweg. Het gedeelte waar het fietspad wordt ingepast is een verlenging van de eerder aangelegde laan ten westen van de Harderwijkerweg. Het is daarom vanuit erfgoed oogpunt ook minder van belang dat de laan er exact hetzelfde uitkomt te zien, als aan de westzijde. Het nieuwe laanbeeld met een dubbele rij beuken aan de noordzijde en een enkele rij beuken aan de zuidzijde sluit aan bij het beeld ten westen van de Harderwijkerweg. Het enige verschil is een enkele rij beuken aan de zuidzijde i.p.v. een dubbele rij. De dubbele rij beuken aan de zuidzijde is qua levensvatbaarheid en groeimogelijkheden van de bomen niet haalbaar.
- Verkeerstechnisch een goede oplossing. Het fietspad aan de zuidzijde sluit logisch aan op het 2-richtingen fietspad langs de Kanaalweg en heeft geen extra oversteek over de Badhuislaan.
- Er kan een nieuwe groenstructuur in de berm aan de noord- en zuidzijde worden opgezet.
- Verharding bestaande uit straatbakstenen in plaats van beton. Kabels en leidingen hoeven voor de aanleg van het fietspad niet verlegd te worden. Uitstraling straatbakstenen past beter en is landelijker dan een betonverharding. Wel verdient de vlakheid aandacht hierbij.

Met deze variant is rekening gehouden met de aspecten erfgoed en landschap. Op 8-12-2020 heeft de Commissie Cultuurhistorie positief geadviseerd over het voorkeursalternatief.

5 Stand van zaken 2021

Met het voorkeursalternatief zijn de voorbereidingen voor de bestemmingsplanwijziging in gang gezet, is het Onderzoek kernkwaliteiten GO/GNN opgestart en is het stikstofonderzoek uitgevoerd. Tot slot is meer duidelijk geworden over de (on)mogelijkheden voor de benodigde aanpassingen en beveiliging ter hoogte van de spoorwegovergang.

Stikstofonderzoek: Vanwege de wetswijziging per 1 juli 2021 is stikstof geen issue meer voor dit project. Ten aanzien van het aspect stikstofdepositie zijn er dus geen belemmeringen meer voor de realisatie van het plan.

Onderzoek kernkwaliteiten GO/GNN: De huidige kap en aanplant van bomen is niet voldoende onderhouden. Ook in relatie tot de ecologie is het kappen van alle bestaande bomen en bosschage een 'NO GO'. Het voorstel is dan ook om de beplanting aan de noordzijde van de Badhuislaan te handhaven en alleen daar waar nodig voor het fietspad te kappen. Ondanks dat hiermee meer beplanting wordt gehandhaafd zijn de aanwonenden hier op tegen. Conclusie is dat het huidige voorkeursalternatief (zonder of met handhaven beplanting noordzijde Badhuislaan) veel weerstand oproept. De bewoners van 2 van de 3 aanliggende panden zijn tegen de plannen en ook voornemens om procedureel stappen te zetten.

Bestemmingsplanprocedure: De invulling van het hoofdstuk ecologie is afhankelijk van het onderzoek kernkwaliteiten GO/GNN. Gezien de weerstand is besloten de procedure nog niet op te starten.

Spoorwegovergang: Gereserveerd geld voor de (innovatieve) beveiliging van de overweg op de Badhuislaan en een andere spoorwegovergang op Apeldoorns grondgebied is helaas al gespendeerd. Er zijn geen middelen meer en de aanleg van de beveiliging maakt het project bijna twee keer zo duur (ongeveer €150k duurder). Dit kan worden ondervangen door een jaarlijkse bijdrage aan de beveiliging en het beheer van de overweg.

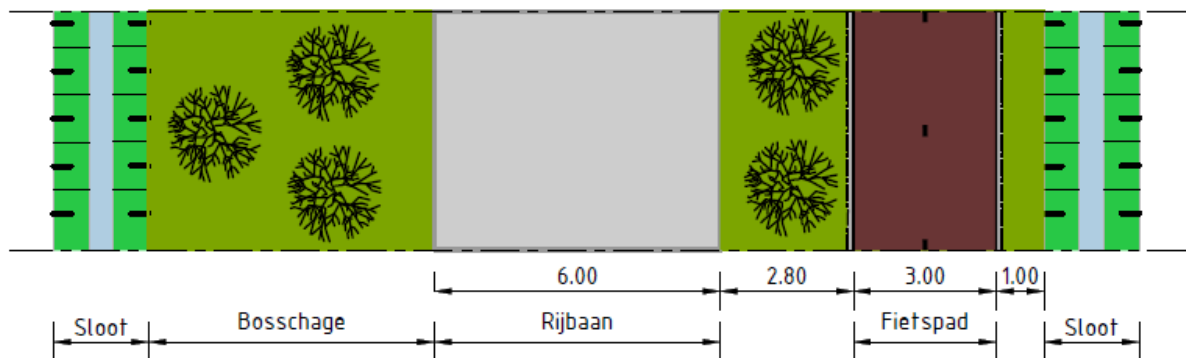
Het voorkeursalternatief wekte opnieuw weerstand op, zodanig dat een ontwerpaanpassing weer noodzakelijk is:

- De VSM werkt niet mee aan aanleg van een fietspad bij de spoorwegovergang als dit fietspad én de rijbaan geen overwegbeveiliging krijgen in de projectuitvoering.
- Aanwonenden hebben te kennen gegeven tegen de aanleg van het fietspad te zijn en daarbij juridische procedures niet uit de weg te gaan.
- Voor de aanleg van het fietspad dient een reeks bomen gekapt te worden, waaronder ook enkele hele grote oude bomen. Bezwaarprocedures worden ook hier verwacht.
- De belangen vanuit groen, ecologie en erfgoed voor het wel/niet toepassen van een dubbele bomenrij zijn deels tegenstrijdig.

6 Het vervolg

Na overleg tussen M. Hazeleger en K. Knippenberg is besloten om terugkoppeling te geven aan het college van Burgemeester en Wethouders en om ook goedkeuring te vragen voor een nieuwe optie in het projectontwerp. Vanwege de complexiteit van het project, dienen we een knoop door te hakken over hoe we dit project stopzetten of doorzetten in één van de onderstaande vormen.

Optie 1: Huidige voorkeursalternatief met handhaven beplanting noordzijde Badhuislaan



Tweerichtingen fietspad (3m breed) in de berm aan de zuidzijde van de Badhuislaan, met nieuwe laanbeplanting aan de zuidzijde van de weg, een enkele rij bomen (Beuk).

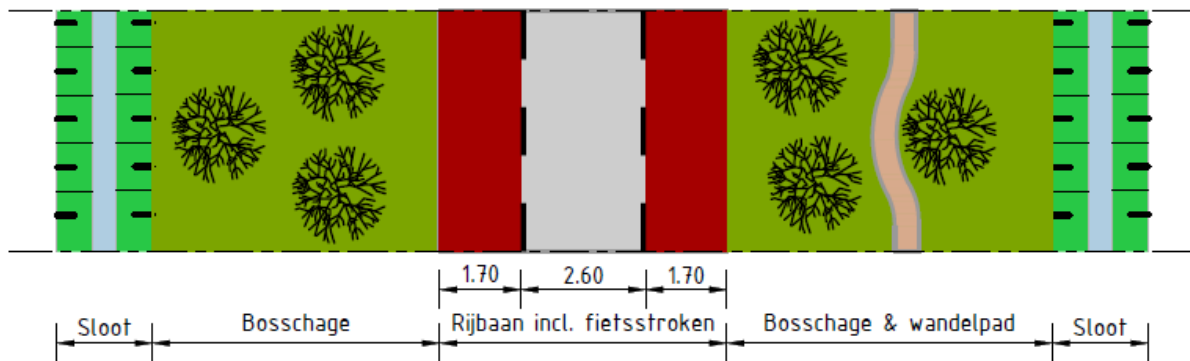
Voordelen:

- Verkeerstechnisch gezien het beste alternatief, het fietspad aan de zuidzijde sluit logisch aan op het 2-richtingen fietspad langs de Kanaalweg en heeft geen extra oversteek.
- Nieuwe laanboomstructuur zuidzijde kan worden opgebouwd.

Nadelen:

- Alle beplanting zuidzijde Badhuislaan dient te worden gerooid.
- Altijd negatief advies erfgoed, groen of ecologie.
- Weerstand omwonenden met procedures door rooien alle beplanting zuidzijde Badhuislaan.
- Bestemmingsplanprocedure kan niet tijdig worden gestart om subsidietermijn te halen.
- Onzeker of variant lukt door benodigde overwegbeveiligingen.
- Negatieve invloed op het weren van doorgaand (vracht)verkeer door Laag-Soeren.

Optie 2: Fietsmaatregelen op de rijbaan treffen en combineren met wegbeheer



Voordelen:

- Alle beplanting kan behouden blijven.
- Omwonenden tevreden en geen juridische procedures.
- De complexe overwegbeveiligingen van zowel de rijbaan als het nieuwe vrijliggende fietspad kan achterwege blijven.
- Een bestemmingplanprocedure kan achterwege blijven.
- Een langer traject van de Badhuislaan, wat ook onderdeel uitmaakt van een landelijke fietsroute, kan mogelijk voorzien worden van fietssuggestiestroken vanuit het projectgeld. De veiligheid van fietsers is daardoor op een langer traject gewaarborgd.
- Positieve invloed op het weren van doorgaand (vracht)verkeer door Laag-Soeren.

Nadelen:

- Verkeers technisch minder veilig. Maar met de rode fietsstroken, verkeersdrempels en oversteek attenties, is voor de fietsers een situatie te creëren die al meer veiligheid biedt dan de huidige situatie.

Verkeerskundige onderbouwing:

De gereden snelheid op het wegvak ligt rond de 52 km/u bij een maximum toegestane snelheid van 60km/u. De aanleg van fietssuggestiestroken op het wegvak zelf lijkt daarmee te kunnen volstaan.

Bij de huidige aansluiting van het vrijliggende fietspad nabij de spoorwegovergang ligt de snelheid rond de 40 km/u. Dit is hoog voor een kort stukje weg waar veel uitwisseling is (overstekende fietsers en kruisende recreatieve spoorlijn). Mits VSM akkoord is met een snelheidsremmer voor verkeer nabij de overweg, is het aan te bevelen om hier een fysieke verkeersdrempel te plaatsen, bij het begin van de 60 km-zone.

Extra mogelijkheid:

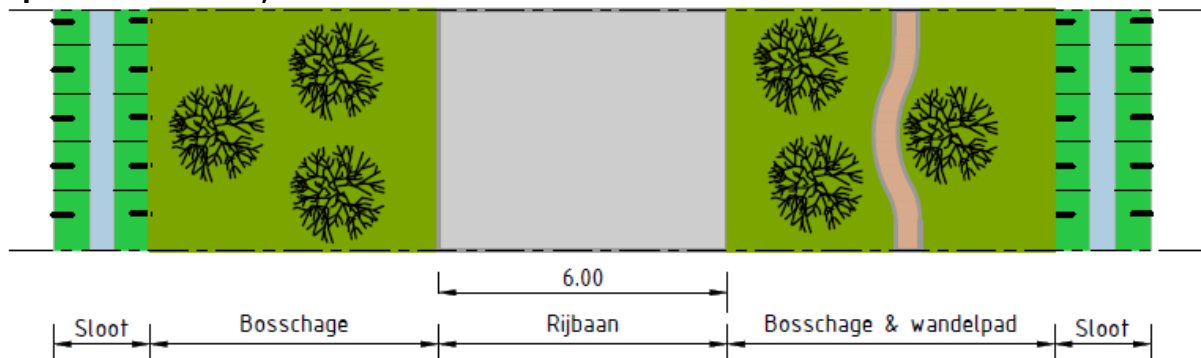
Door kostenbesparing in de deze variant is het aan te bevelen om ook het westelijk deel van de Badhuislaan over een lengte van ongeveer 600 meter te voorzien van (rode) fietssuggestiestroken. Hier is de verkeersintensiteit weliswaar veel lager, maar voor de eenduidigheid in de weginrichting en het aanduiden van deze fietsroute -die ook deel uitmaakt van de landelijke fietsroute LF4- biedt dit wel een oplossing ten opzichte van de bestaande inrichting zonder een enkele fietsvoorziening. De suggestiestroken lopen dan tot aan de t-splitsing met de Jut van Breukelerwaardlaan, omdat daar de recreatieve fietsroutes zich ook uitsplitsen.

De gemiddelde snelheid op het wegvak nabij de zijweg Boerhaavelaan ligt wel hoger; rond de 62km/u. Hier sluit ook een recreatief wandel/mtb-pad aan op de weg. Daarom is het aan te bevelen hier een fysieke snelheidsremmer te plaatsen, bij voorkeur een verkeersdrempel conform CROW-richtlijnen. Daar ondervinden fietser geen hinder van. Zie oranje aanduiding op de volgende kaart.



Afbeelding: Mogelijke uitbreiding scope (fietssuggestiestroken en snelheidsremmer)

Optie 3: Niets doen, bestaande situatie handhaven



Voordelen:

- Geen kosten, geen weerstand. Huidige situatie blijft gehandhaafd.

Nadelen:

- Veiligheid voor fietsers wordt niet verbeterd.
- Ontbrekende schakel in het fietsroutenetwerk blijft bestaan.

Tabel afweging opties:

Onderwerp	Optie 1	Optie 2	Optie 3
Veiligheid fietsers	++	+	-
Volledigheid fietsroutenetwerk	++	-	-
Beschermde dorpsgezicht	--	0	0
Spoorwegovergang VSM	Eis: spoorwegbeveiliging voor zowel rijbaan als fietspad.	Wens: spoorwegbeveiliging voor rijbaan met fietsstroken	Wens: spoorwegbeveiliging voor rijbaan
Ecologie	-	0	0
Weerstand aanwonenden	--	0	0
Medewerking Provincie Gelderland	+	-	0
Kosten	-	+	++

Het kostenaspect, wat uiteraard ook onderdeel uitmaakt van het project, is in deze memo alleen op hoofdlijnen toegelicht.

Toelichting medewerking Provincie Gelderland: De Provincie Gelderland is voor betere fietsvoorzieningen en heeft voor optie 1 subsidie verleend, deze optie heeft ook haar voorkeur. Bij de keuze voor optie 2 betekent dat een melding moet worden gedaan aan de Provincie dat de subsidie anders wordt ingevuld, maar dat daarmee nog steeds meer veiligheid dan nu, over een groter traject, wordt bereikt. We spannen ons in om daarmee de subsidie te behouden. Bij optie 3, handhaven bestaande situatie, wordt de subsidie ingetrokken.

Voorkeursoptie

Gelet op de enorme tijds- en kostenbesparing en het visueel wel kunnen verbeteren van de verkeerssituatie zonder procedures en onderzoeken wordt ambtelijk de optie 2 geadviseerd.

De medewerking van de VSM is dan niet noodzakelijk. Toch wordt geadviseerd niet alleen de weg voor nu en in de toekomst te verbeteren voor de fiets, maar nu de weg wordt aangepakt om de groei van het autoverkeer veiliger te faciliteren ook de spoorwegovergang te beveiligen met een overweginstallatie. Dit verlaagt het risico op een aanrijding met een ernstige afloop en maakt Dieren voor de VSM per spoor beter en sneller bereikbaar.

Wij vragen aan het college van de gemeente Rheden om ook een keuze in de opties te maken voor dit project in bijbehorend voorstel, zodat de projectvoorbereiding weer een goede doorstart kan maken.