

Analyse Ontsluiting Fietzers en Voetgangers IJssel District

1. Inleiding

Deze notitie is opgesteld om te onderzoeken hoe het college invulling kan geven aan de motie ‘Bekijk het eens vanaf de fiets – deel II’, die is aangenomen in de raadsvergadering d.d. 19 december ’23 bij de behandeling van het vaststellen van het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan IJssel District voor het project IJssel District te Velp. De motie luidt als volgt:

De raad van de gemeente Rheden, in vergadering bijeen op 19 december 2023 en sprekend over IJssel District vaststellen bestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan en hogere waarden (23.96),

Verzoekt het college:

- I. Een plan op te stellen waarin oplossingen aangedragen worden voor de ontsluiting van het IJsseldistrict voor fietsers en voetgangers
- II. Daarbij prioriteit te geven aan veiligheid én doorstroming van fietsers en voetgangers.

2. Lopend proces beleidsontwikkeling

Het huidige fietsbeleid stamt uit 2016 en behoeft actualisatie. Deze actualisatieslag wordt opgenomen in het nieuw te vormen mobiliteitsprogramma, welke naar verwachting eind 2024 – begin 2025 wordt opgesteld. Hierin wordt ook specifiek voetgangersbeleid gevormd, welke nu nog ontbreekt. In verband met de door de raad aangenomen Motie ‘Bekijk het eens vanaf de fiets – deel II’ wordt onderzocht hoe vooruitlopend op dit proces oplossingen kunnen worden aangedragen voor de ontsluiting van het IJssel District voor fietsers en voetgangers, waarbij prioriteit wordt gegeven aan veiligheid en doorstroming van fietsers en voetgangers. Daarom is voor de fietsers gekeken naar hoe het toekomstige fietsnetwerk rondom het IJssel District er mogelijk uit ziet en hoe het IJssel District hierop aansluit. Daarnaast is voor de voetgangers gekeken naar de verwachte looproutes vanuit het IJssel District en wat dit betekent voor de ontsluiting van de voetgangers. In het advies wordt vervolgens ingegaan op mogelijke verbetermaatregelen in de directe omgeving van het IJssel District, zonder dat dit grote consequenties heeft mochten de keuzes op lange termijn anders zijn.

3. Ontsluiting IJssel District fietsers

3.1 Aansluiting op fietsnetwerk

Om te kijken welke verbetermaatregelen mogelijk zijn voor het ontsluiten van het fietsverkeer vanuit het IJssel District is eerst gekeken naar hoe het IJssel District aansluit op het fietsnetwerk. In figuur 2.1 is het toekomstige fietsnetwerk rondom het IJssel District weergegeven, welke voorlopig ambtelijk wordt voorgesteld. Dit fietsnetwerk is opgesteld op basis van het huidige Fietsplan 2016, de fietsintensiteiten uit het model van ViaStat (zie bijlage 1), het fietsnetwerk van de gemeente Arnhem (zie bijlage 2) en Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW, 2016)¹.

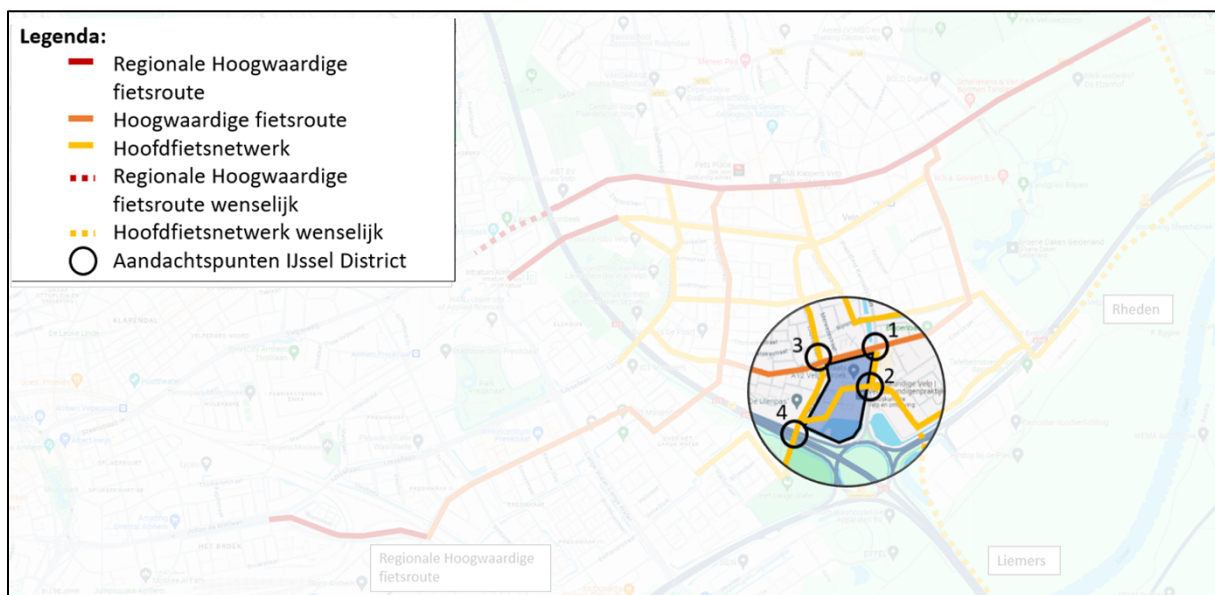
In het voorlopig voorgestelde toekomstige fietsnetwerk is terug te zien dat het fietspad door het IJssel District ook is aangemerkt als onderdeel van het Hoofd fietsnetwerk. Deze verbinding is ingetekend met de gedachte dat de tunnel Broekstraat in de toekomst alleen nog toegankelijk is voor fietsers en voetgangers. Aandachtspunt hierbij is wel dat de tunnel op dit moment nog niet voldoet aan de basisprincipes voor het Hoofd fietsnetwerk, met name op het punt (sociale) veiligheid. Daarbij

¹ De basisprincipes voor het Hoofd fietsnetwerk in de Ontwerpwijzer fietsverkeer zijn: Samenhang, Directheid, Veiligheid, Aantrekkelijkheid en Comfort.

komt dat de tunnel in beheer van de gemeente Arnhem is en zijn we voor deze verbinding dus ook afhankelijk van haar visie op en investeringen in de tunnel.

Daarnaast zijn in het voorlopig voorgestelde toekomstige fietsnetwerk enkele wegen aangegeven als hoogwaardige fietsroute (oranje en rode lijnen in figuur 3.1). Deze routes zijn primair gericht op het stimuleren en vergemakkelijken van fietsen en zien we als hoofdschakels bij het verbinden van Velp met Arnhem en de andere kernen van de gemeente Rheden. Op deze routes is er dan ook extra aandacht voor de kwaliteit en inrichting van de weg. De ontsluiting voor fietsers vanuit het IJssel District op het voorlopig voorgestelde fietsnetwerk is voorzien bij punt 2 en op een aantal plekken tussen punt 3 en 4.

Figuur 3.1. Voorlopig voorgesteld beleid toekomstig fietsnetwerk rondom IJssel District



3.2 mogelijke verbetermaatregelen ontsluiting fietsers IJssel District

In figuur 3.1 is terug te zien dat het ontsluiten van het IJssel District op het fietsnetwerk vier locaties met zich meebrengt, welke aandacht vragen op het gebied van veiligheid en doorstroming.

Onderstaand is per locatie beschreven wat de aandachtspunten zijn en welke mogelijke verbetermaatregelen er zijn:

1. Kruispunt Waterstraat- President Kennedylaan:

Via het kruispunt Waterstraat – President Kennedylaan wordt het fietsverkeer vanuit onder andere het IJssel District richting Rheden en de rest van de gemeente ontsloten. Daarnaast dient dit kruispunt samen met het kruispunt Lepelaarstraat – President Kennedylaan ook als één van de hoofdontsluitingen voor fietsers naar het winkelcentrum aan de overkant van de President Kennedylaan. De Kennedylaan is een drukke ontsluitingsroute voor gemotoriseerd verkeer. Op dit moment wordt de voorrang geregeld middels verkeerslichten. Dit kruispunt komt ook terug wanneer gekeken wordt naar de ontsluiting van de voetgangers (Zie paragraaf 4.2). Daarom is bij onderstaande mogelijke verbetermaatregelen voor dit kruispunt zowel gekeken naar de fietser als de voetganger.

Mogelijke verbetermaatregelen:



- Een mogelijke maatregel om de doorstroming voor fietsers en voetgangers hier te verbeteren, is door deze groep prioriteit te geven in de verkeerslichtenregeling door bijvoorbeeld de wachttijd op groenlicht van west naar oost en andersom in te korten of langer groenlicht te geven. Echter ontstaat hierdoor het risico dat er een terugslag ontstaat van gemotoriseerde verkeer op de President Kennedylaan, doordat de wachttijd voor deze groep dan naar verwachting toeneemt. Dit zowel richting het centrum van Velp als richting Velperbroek. De berekeningen uit het Mobiliteitsonderzoek (Goudappel, 2023), laten nu al zien dat er in de toekomst risico is op blokkades tenzij opstelvakken langer worden gemaakt. Bij een grote terugslag kan dit ook gevolgen hebben voor de doorstroming op Velperbroek.

Een grote terugslag van gemotoriseerd verkeer kan daarnaast ook een negatief effect hebben op de leefbaarheid op de President Kennedylaan en de verkeersveiligheid op andere kruispunten met de President Kennedylaan. Op dit moment komt het al voor dat verkeer tot aan de Sophiastraat staat. Als de gemeenteraad het acceptabel vindt dat deze terugslag mogelijk nog groter wordt, wat mogelijk een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid voor zowel fietser, voetganger als automobilist op andere punten op de President Kennedylaan, kunnen wij onderzoeken hoe middels afstelling van de verkeerslichten meer prioritering gegeven kan worden aan de fietser en voetganger.

- Een andere mogelijkheid om de doorstroming voor fietsers en voetgangers te verbeteren, kan zijn om het kruispunt te vervangen door een rotonde met fietsers en voetgangers in de voorrang. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit op het eerste oog minder wenselijk in verband met de hoge intensiteit gemotoriseerd verkeer op de President Kennedylaan. Onderzoek is nodig om te kijken of een rotonde op een veilige manier ruimtelijk inpasbaar is en het verkeer voldoende afgewikkeld kan worden. Daarnaast brengt het realiseren van een rotonde hoge kosten met zich mee en heeft dit ook invloed op meer dan alleen de ontsluiting van het IJssel District.
- Tot slot is een mogelijke verbetermaatregel op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming het ongelijkvloers maken van de fiets- en voetgangersoversteek Waterstraat. Op deze manier is de doorstroming voor de fietsers en voetgangers optimaal en is er niet langer een conflictpunt met gemotoriseerd verkeer. Dit past bij een hoogwaardige fietsroute. Daarnaast treedt hierdoor ook geen verslechtering op van de doorstroming van gemotoriseerd verkeer op de President Kennedylaan en kan het mogelijk zelfs de doorstroming verbeteren. Echter brengt dit hoge kosten met zich mee, kost het tijd om dit te realiseren en dient onderzocht te worden of en op welke manier dit mogelijk is en of dit ook ruimtelijk inpasbaar is. Ook deze mogelijke maatregel heeft invloed op meer dan alleen de ontsluiting van het IJssel District.

Voor alle drie de oplossingen is naar verwachting afstemming nodig met Rijkswaterstaat in verband met dat de oplossingen invloed hebben op de doorstroming van gemotoriseerd verkeer afkomstig van Velperbroek. Ook is intern afstemming nodig. Zo dient bijvoorbeeld gekeken te worden of de oplossingen passen in het beeld van de Omgevingsvisie en het toekomstige mobiliteitsbeleid, om zo een integraal afgewogen advies aan de gemeenteraad te kunnen voorleggen voor de besluitvorming met betrekking tot de Omgevingsvisie.

Advies

Het advies is om op dit moment op dit kruispunt geen veranderingen door te voeren en op deze locatie niet vooruit te lopen op het proces van de Omgevingsvisie en het nieuw te vormen mobiliteitsbeleid. Dit omdat de mogelijke maatregelen rotonde en ongelijkvloerse oversteek als te rigoureuus worden gezien, om alleen te bekijken vanuit de ontsluiting van het IJssel District. Daarnaast komt het met de huidige instelling van de verkeersregeling al voor dat er een terugslag is tot aan de Sophiastraat. Een nog grotere terugslag kan leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid maar ook de verkeersveiligheid voor zowel voetgangers, fietsers als gemotoriseerd verkeer op andere punten op de President Kennedylaan.

2. Kruispunt President Kennedylaan – Lepelaarstraat:

Dit kruispunt is, samen met het kruispunt Waterstraat – President Kennedylaan, vanuit het IJssel District de hoofdontsluiting voor fietsers en voetgangers naar het winkelcentrum aan de overkant van de President Kennedylaan. In de huidige situatie is er vanuit het IJssel District één weg via waar gemotoriseerd verkeer en fietsers gezamenlijk worden ontsloten. Middels één verkeerslicht krijgen de fietsers en gemotoriseerd verkeer tegelijk groen. Voor de voetgangers is de voorrang geregeld middels een apart verkeerslicht. Op dit moment kunnen voetgangers hier ook naar eigen inschatting, en dus op eigen risico, oversteken. Dit kruispunt komt dan ook terug wanneer gekeken wordt naar de ontsluiting van de voetgangers (Zie paragraaf 4.2). Daarom is bij onderstaande mogelijke verbetermaatregelen voor dit kruispunt zowel gekeken naar de fietser als de voetganger.

Mogelijke verbetermaatregelen:

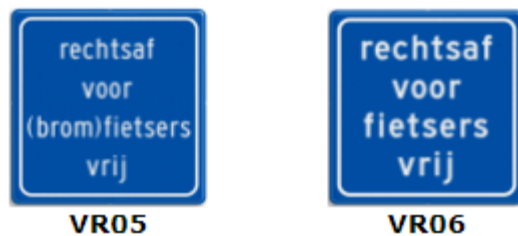
- Een mogelijke verbetermaatregel voor de doorstroming van fietsverkeer is om de fietser van en naar de Lepelaarstraat, en hiermee ook het gemotoriseerde verkeer, prioriteit te geven in de doorstroming door bijvoorbeeld de wachttijd op groen te verkorten of langer groenlicht te geven. Echter, kan dit ertoe leiden dat de wachttijd voor voetgangers hierdoor langer wordt en de doorstroming voor deze groep dus verslechterd. Ook andersom is dit het geval, wanneer de voetganger een hogere prioriteit in de verkeerslichtenregeling krijgt, kan de wachttijd voor fietsverkeer langer worden. Dit komt doordat fietsers en voetgangers los van elkaar groenlicht krijgen en fietsers meegaan met het gemotoriseerde verkeer. Met het geforceerd verbeteren van de doorstroming voor fietsers en voetgangers door (verkeers)richtingen binnen de verkeersregelininstallatie (VRI) apart te regelen, ontstaan reële verkeersveiligheidsrisico's voor diezelfde groepen.

Daarnaast laat het Mobiliteitsonderzoek van Goudappel (2023) zien dat dit kruispunt het toekomstige verkeer op zichzelf goed kan afwikkelen, inclusief fietsers, maar dat er geen restcapaciteit beschikbaar is. Het wijzigen van de prioritering brengt hierdoor het risico met zich mee dat er een terugslag ontstaat van gemotoriseerd verkeer op de President Kennedylaan. Dit zowel richting het centrum van Velp als richting Velperbroek. Zoals ook eerder benoemd, komt het nu al voor dat verkeer tot aan de Sophiastraat staat. Als de gemeenteraad het acceptabel vindt dat deze terugslag mogelijk nog groter wordt, wat mogelijk een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid voor zowel fietser, voetganger als automobilist op andere punten op de President Kennedylaan, kunnen wij onderzoeken hoe middels afstelling van de verkeerslichten meer prioritering gegeven kan worden aan de fietser en voetganger.



Daarbij is ook afstemming nodig met Rijkswaterstaat bij het doorvoeren van eventuele wijzigingen in de prioritering.

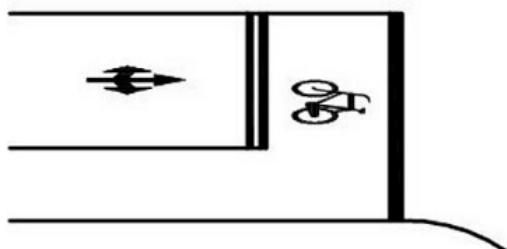
- Een andere mogelijke verbetermaatregel is het fietsverkeer vanaf de noordtak van de President Kennedylaan, middels een onderbord bij het verkeerslicht standaard vrij te geven om rechtsaf het IJssel District in te slaan (zie afbeelding 1). Echter geeft dit een conflict met de geregelde voetgangersoversteek over de President Kennedylaan. Doordat de fietsers die rechtsaf slaan niet langer voor het verkeerslicht hoeven te stoppen, kan het namelijk zijn dat ze niet doorhebben dat ze nog wel voorrang moeten verlenen aan overstekende voetgangers. Dit kan leiden tot conflictsituaties tussen fietsers en voetgangers. De snelheden van beide groepen liggen wel relatief laag, mede doordat fietsverkeer moet afremmen om de bocht te kunnen maken. Hierdoor zal er over het algemeen voldoende ruimte zijn om tijdig op elkaar te kunnen anticiperen. Op dit moment komt het voor dat fietsers het kruispunt wel eens gebruiken als dat rechtsaf vrij is, maar doordat dit officieel niet is toegestaan zijn ze hierdoor naar verwachting wel meer oplettend.



Afbeelding 1. onderbord bij verkeerslicht om fietsers rechtsaf vrij te geven

- Een andere mogelijke maatregel om de verkeersveiligheid en doorstroming voor de fiets te verbeteren, is om de fietser op de President Kennedylaan west een aparte plek op de weg te geven. Dit kan door het realiseren van een fietsstrook aan twee zijden en een opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS, zie voorbeeld afbeelding 2). Dit maakt het voor de fietsers vanuit het IJssel District makkelijker om linksaf te slaan, het maakt de wachtende fietser beter zichtbaar en het verhindert dat fietsers uitlaatgassen inademen van de optrekkende auto's.

In de huidige situatie is op deze locatie de rijbaan richting de President Kennedylaan erg breed, waardoor regelmatig twee motorvoertuigen voor het verkeerslicht naast elkaar gaan staan. Hierbij slaat de één linksaf en de ander rechtsaf of gaat één van de twee rechtdoor. Met het aanbrengen van fietsstroken en een OFOS is het naast elkaar opstellen van motorvoertuigen niet langer mogelijk. Ten opzichte van de huidige situatie leidt dit op deze locatie mogelijk tot een verslechtering van de doorstroming van gemotoriseerd en ontstaat er mogelijk een (langere) wachtrij.



Afbeelding 2. Opgeblazen fietsopstelstrook OFOS (Bron: CROW, Ontwerpwijzer Fietsverkeer)

Advies:

Het advies voor deze locatie is om op de President Kennedylaan west een Opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) te realiseren voor fietsverkeer van west naar oost en hier fietsstroken in beide richtingen te realiseren om zo de doorstroming en verkeersveiligheid van de fietser te verbeteren. Naar verwachting zal dit stuk weg over 2 à 3 jaar opnieuw geasfalteerd worden, waarin deze aanpassing ook meegenomen kan worden. Over 10 jaar is het gehele kruispunt afgeschreven en is het advies om dan opnieuw te kijken naar de positie van de fietser en voetganger op deze locatie. Het onderbord wordt met de huidige inrichting op dit moment niet geadviseerd, omdat het tot mogelijke conflicten tussen fietsers en voetgangers kan leiden.

3. Kruispunt Broekstraat - Waterstraat:

Ook het kruispunt Waterstraat-Broekstraat dient als hoofdontsluiting van het fietsverkeer van en naar het IJssel District. In het voorlopig ambtelijk voorgestelde toekomstige fietsnetwerk kruist hier namelijk een hoogwaardige fietsroute (de Waterstraat) met het hoofdfietsnetwerk (Broekstraat-IJsselstraat). Het kruispunt is gelegen op een kruispuntplateau waardoor gemotoriseerd verkeer op dit punt wordt afgeremd. Daarnaast is er een opstelruimte van 2,5 meter aanwezig, waardoor fietsers voldoende ruimte hebben om veilig in etappes over te steken. Hier is dus al rekening gehouden met de doorstroming en veiligheid van fietsverkeer. Voor de ontsluiting van fietsverkeer uit het IJssel District worden op deze locatie op dit moment dan ook geen verdere mogelijke verbetermaatregelen gezien.

Wanneer breder dan de ontsluiting van het IJssel District wordt gekeken dan is te zien dat de Waterstraat in het voorlopig ambtelijk voorgestelde toekomstige fietsnetwerk is aangeduid als een Hoogwaardige fietsroute. Een Hoogwaardige fietsroute brengt ook hogere eisen met zich mee onder andere op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming. Voor de Waterstraat betekent dit bijvoorbeeld dat in de toekomst een vrijliggend fietspad zou moeten worden gerealiseerd (bij 50 km/u) of minimaal de snelheid terug moet worden gebracht naar 30 km/u met een verbreding van de fietsstroken. Deze mogelijke ontwikkelingen, kunnen in de toekomst ook positieve effecten hebben voor fietsverkeer uit het IJssel District.

Advies:

Het advies is om hier op dit moment geen maatregelen te treffen, in afwachting van de integrale keuzes die worden voorgesteld vanuit het proces van de Omgevingsvisie en toekomstig mobiliteitsbeleid. Eventuele uitvoering volgt dan bij eerstvolgend wegenonderhoud.

4. Tunnel Broekstraat:

In het voorlopig voorgestelde toekomstige fietsnetwerk is de tunnel op de Broekstraat onderdeel van het Hoofdfietsnetwerk. De tunnel verbindt het IJssel District met Arnhem (Presikhaaf). Op dit moment kan ook gemotoriseerd verkeer gebruik maken van de tunnel. De ruimte is beperkt, waardoor een fietser en een auto niet naast elkaar kunnen rijden. Naar verwachting zullen ook voetgangers vanuit het IJssel District gebruik maken van deze tunnel en is in onderstaande verbetermaatregel daarom ook deze groep meegenomen.



Mogelijke verbetermaatregelen:

- Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid is het wenselijk om van de tunnel een fiets- en voetgangerstunnel te maken en gemotoriseerd verkeer dus van deze weg af te halen. Echter is onderzoek nodig naar waar het gemotoriseerde verkeer naartoe zal gaan als de tunnel wordt afgesloten, om zo inzicht te krijgen of de afsluiting eventueel leidt tot knelpunten op andere locaties. Daarbij komt dat de tunnel in het beheer is van de gemeente Arnhem. Met hen zal daarom gekeken moeten worden wat hun visie op de tunnel en investeringsplannen zijn, wat de mogelijkheden zijn en wat voor de gemeente Rheden dan eventuele kosten zouden zijn.

Advies:

Het advies is om samen met de gemeente Arnhem de visie op de tunnel en eventuele investeringsplannen verder te bespreken en inzichtelijk te maken wat dit betekent voor de gemeente Rheden, op gebied van het toekomstige fietsnetwerk. De gemeente Arnhem heeft in een eerdere ambtelijke afstemming al aangegeven positief tegenover een afsluiting van de tunnel te staan.

4. Ontsluiting Voetganger

Om te kijken welke verbetermaatregelen mogelijk zijn voor het ontsluiten van voetgangers vanuit het IJssel District is eerst gekeken naar welke routes voetgangers uit het IJssel District naar verwachting voornamelijk zullen gaan gebruiken. In figuur 3.2 zijn de verwachte looproutes vanuit het IJssel District weergegeven, waarbij ook de verschillende ontsluitingslocaties in beeld zijn gebracht. Daarnaast is het groene, ontspannen netwerk in een groene kleur weergegeven, omdat deze routes met namen de functie hebben om mogelijkheid te bieden voor ontspanning en een ommetje of langere afstanden te kunnen lopen.

Figuur 3.2. Verwachte looproutes IJssel District



4.1 mogelijke verbetermaatregelen ontsluiting fietsers IJssel District

Voor de verschillende ontsluitingslocaties is gekeken naar de veiligheid en oversteekbaarheid en of verbetermaatregelen nodig zijn en wat dan mogelijk opties zijn. Onderstaand is dit per locatie beschreven:

1. Kruispunt Waterstraat – President Kennedylaan:

Naar verwachting zal een deel van de voetgangers van het IJssel District via dit kruispunt oversteken naar onder andere het winkelcentrum en het Biljoenbad. Op dit moment kunnen voetgangers hier op een geregelde manier oversteken of op eigen risico de weg via een middeneiland in etappes oversteken. Voor deze locatie staan de mogelijke verbetermaatregelen en het advies al beschreven in paragraaf 3.2.

2. Kruispunt Waterstraat- Broekstraat:

Het kruispunt Waterstraat-Broekstraat is naar verwachting één van de hoofdontsluitingen voor voetgangers vanuit het IJssel District richting onder andere het centrum van Velp. Zoals ook in paragraaf 3.2 aangegeven, ligt dit kruispunt op een kruispuntplateau waardoor gemotoriseerd verkeer op dit punt wordt afgeremd. Daarnaast is er ook voor de voetganger een aparte oversteekplaats met middeneiland en geleidelijnen via waar in etappes de Waterstraat over gestoken kan worden. Wanneer gekeken wordt naar de oversteekbaarheid per rijbaan is deze met een rijbaanbreedte van ongeveer 4 meter en ongeveer 5.100 motorvoertuigen per etmaal (Multimodaal Regionaal Verkeersmodel, prognosejaar 2032) zeer goed.

Het huidige middeneiland is 1,95 - 2,05 lang en 2,00 breed. Hiermee voldoet de oversteek aan de gestelde richtlijnen van de Ontwerpwijzer voetganger (2023), waarin een maatvoering van minimaal 2 meter lang en 1,80 meter breed is opgenomen. Dit betekent dat voetgangers voldoende ruimte hebben om zich veilig op te stellen.

Op dit kruispunt is dus al rekening gehouden met de doorstroming en veiligheid van voetgangers.

Mogelijke verbetermaatregel:

- De oversteekbaarheid op dit punt is al zeer goed voor voetgangers. De doorstroming zou nog verder geoptimaliseerd kunnen worden door voetgangers in de voorrang te leggen middels een zebepad, omdat voetgangers dan geen wachttijd meer kennen. Echter leidt dit tot een slechtere doorstroming van onder andere fietsverkeer op de Waterstraat. Daarnaast ontstaat ook een risico op schijnveiligheid, wanneer er onvoldoende voetgangers hier oversteken. Hiervoor is verder onderzoek nodig om inzicht te krijgen in hoeveel voetgangers hier op dit moment en naar verwachting in de toekomst oversteken. Tot slot bestaat het risico dat fietsers via het zebepad gaan oversteken, omdat de fietser uit de voorrang ligt.

Advies:

Het advies is om op dit moment geen maatregelen voor de voetganger door te voeren op dit kruispunt. Dit omdat de doorstroming al zeer goed is en een nog verdere optimalisatie van de doorstroming naar verwachting een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid.

3. Ontsluiting voetgangersbrug vanuit IJssel District op de Waterstraat:

In de huidige situatie is op deze locatie geen oversteekvoorziening gelegen. Dit in verband met dat bij het kruispunt Broekstraat-Waterstraat (+/- 150 m lopen) en het door verkeerslichten geregelde kruispunt Waterstraat-President Kennedylaan (+/- 100 m lopen) oversteekvoorzieningen aanwezig zijn, waarbij voetgangers middels de regeling of zelf in etappes kunnen oversteken. Op basis van de volgende uitgangspunten is de richtlijn vanuit de Oversteekwijzer (CROW) om hier geen voorziening aan te brengen:

- Maximum toegestane snelheid Waterstraat is 50 km/u
- Een spitsuurintensiteit lager dan 1.000 motorvoertuigen (Multimodaal Regionaal Verkeersmodel, prognosejaar 2032)
- Naar verwachting vinden hier per etmaal minder dan 100 oversteekbewegingen plaats en minder dan 50 kinderen, dit mede door de al aanwezige oversteekplaatsen dichterbij in de buurt van voorzieningen (school, winkels).

In de huidige situatie is het trottoir ter hoogte van de brug wel verlaagd om alle mensen de mogelijkheid te geven op eigen risico de Waterstraat hier over te steken. Deze oversteekbeweging willen wij in verband met verkeersveiligheid echter niet verder stimuleren. De oversteekvoorzieningen ter hoogte van de Broekstraat en de President Kennedylaan zijn ingericht om veilig over te kunnen steken. Het gebruik van deze oversteekplaatsen willen we dan ook stimuleren.

Advies:

Het advies is om op deze locatie op dit moment geen maatregelen te nemen, omdat dit verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengt en er twee goede oversteekvoorzieningen in de nabije omgeving aanwezig zijn.

4. Ongeregelde oversteekplaats President Kennedylaan t.h.v. winkelcentrum:

In de huidige situatie is een ongeregelde oversteekplaats op de President Kennedylaan gelegen, welke het toekomstige IJssel District verbindt met het winkelcentrum. Op deze locatie kunnen voetgangers in etappes oversteken. Met een lengte van ongeveer 4,5 meter en een breedte van ongeveer 3 meter is er voldoende ruimte voor voetgangers om zich veilig op te stellen. Wanneer gekeken wordt naar de oversteekbaarheid per rijbaan is deze met een rijbaanbreedte van ongeveer 4,5 meter en ongeveer 10.000 motorvoertuigen per etmaal (Multimodaal Regionaal Verkeersmodel, prognosejaar 2032) goed tot zeer goed. Voor de ontsluiting van voetgangers uit het IJssel District worden op deze locatie op dit moment dan ook geen verdere mogelijke verbetermaatregelen gezien.

Advies:

Het advies is om op deze locatie op dit moment geen maatregelen te nemen.

5. Kruispunt President Kennedylaan – Lepelaarstraat

Naar verwachting zal een deel van de voetgangers van het IJssel District via dit kruispunt oversteken naar onder andere het winkelcentrum en het Biljoenbad. De voetgangers krijgen op dit moment op dit kruispunt apart van de fietsers en het gemotoriseerde verkeer groenlicht via de geregelde voetgangersoversteekplaats. Op dit moment kunnen voetgangers hier ook naar eigen inschatting, en dus op eigen risico, via een middeneiland oversteken.

Voor deze locatie staan de mogelijke verbetermaatregelen en het advies al beschreven in paragraaf 3.2.

6. Broekstraat-Korte Wal

Naar verwachting zullen voetgangers vanuit het IJssel District zich voornamelijk via dit kruispunt verplaatsen om naar het Geërfenpark te gaan of naar de Roncallischool. De oversteekbaarheid ter hoogte van dit kruispunt is met een rijbaanbreedte van ongeveer 7 meter en een etmaalintensiteit van ongeveer 1.800 (Multimodaal Regionaal Verkeersmodel, prognosejaar 2032) motorvoertuigen zeer goed. Bij een eventuele afsluiting van de tunnel Broekstraat voor gemotoriseerd verkeer, zal het aantal motorvoertuigen op dit kruispunt afnemen waardoor de oversteekbaarheid nog beter wordt en verkeersveiligheid nog verder vergroot.

Op basis van de volgende uitgangspunten is de richtlijn vanuit de Oversteekwijzer (CROW) om hier geen oversteekvoorziening aan te brengen:

- Maximum toegestane snelheid Broekstraat en Korte Wal is 30 km/u
- Een spitsuurintensiteit lager dan 200 motorvoertuigen (Multimodaal Regionaal Verkeersmodel, prognosejaar 2032)
- Naar verwachting vinden hier per etmaal minder dan 100 oversteekbewegingen plaats en meer dan 50 kinderen.

Dit kruispunt zal naar alle waarschijnlijkheid opnieuw ingericht worden bij de realisatie van het IJssel District. In het ontwerp wordt te zijner tijd als aandachtspunt meegenomen hoe de verkeersveiligheid en doorstroming voor fietsers en voetgangers op dit kruispunt verder geoptimaliseerd kan worden.

Advies:

Het advies is om op deze locatie op dit moment geen maatregelen te nemen, maar bij de herinrichting van het kruispunt de verkeersveiligheid en doorstroming van voetgangers en fietsers als uitgangspunt te nemen.

7. Tunnel Broekstraat

Naar verwachting zal een deel van de voetgangers van het IJssel District de tunnel Broekstraat gebruiken om onder andere naar Prikhaaf te lopen of om een wandeling door het groen te maken. De mogelijke verbetermaatregelen hiervoor staan eerder beschreven in paragraaf 3.2.

5. Input Fietsersbond en VVN

Voorliggend document is besproken met de Fietsersbond en VVN. Zij geven aan dat naast dat een goede ontsluiting van het gebied voor fietsers en voetgangers belangrijk is, het ook belangrijk is dat er goede fiets- en voetverbindingen van en naar het centrum van Velp komen. Zij pleiten dan ook voor het ontwikkelen van goede fiets- en voetverbindingen van en naar het centrum. Naast deze verbindingen is het advies om ook te zorgen voor een betere verbinding naar de Liemers.

Daarnaast geven zij aan dat, in het belang van de veiligheid van fietsers en voetgangers, het gewenst is om op alle wegen rondom het IJssel District een maximumsnelheid van 30 km/u te hanteren. Dit, zodat alle kruisingen met voetgangers en fietsers veiliger worden. Ter hoogte van het tankstation op

de President Kennedylaan zijn olifantenpaadjes aanwezig en is het wenselijk om een fiets- en voetgangersverbinding te realiseren, het liefst ongelijkvloers. Deze verbinding kan, in combinatie met een ongelijkvloerse kruising met de A348, dan mogelijk ook onderdeel worden van een doorfietsroute richting de Liemers.

Op meerdere plekken in voorliggend stuk wordt benoemd, dat naar verwachting de wachtrij van gemotoriseerd verkeer op de President Kennedylaan verder zal oplopen, wanneer fietsers en voetgangers in de verkeersregeling meer prioriteit zouden krijgen. Meegegeven wordt dat het gewoon op laten lopen van deze wachtrij ook motiverend kan werken om met een alternatief vervoermiddel dan de auto te reizen. Verkeer gaat hierdoor mogelijk ook minder binnendoor rijden en blijft langer op de A348 en A12.

Daarnaast geven zij aan dat ondanks het toepassen van een OFOS op de westelijke tak van de President Kennedylaan (locatie 2, figuur 3.1), gemotoriseerd verkeer hier mogelijk alsnog dubbel opgesteld gaat staan. Het advies is daarom om een kort stuk aan fysieke scheiding aan te brengen, zodat dubbel opstellen niet langer mogelijk is.

Tot slot is het advies om de tunnel Broekstraat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en hier dus een fiets- en voetgangerstunnel van te maken. Dit om de aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid van deze route te verbeteren.

Advies:

- Zorg dat er goede fiets- en voetverbindingen komen met het centrum van Velp en de Liemers
- Overweeg om de wachtrij op de President Kennedylaan op te laten lopen
- Breng bij de OFOS een kort stuk aan fysieke scheiding aan op de President Kennedylaan west, zodat dubbel opstellen niet langer mogelijk is.
- Sluit de tunnel Broekstraat af voor gemotoriseerd verkeer

6. Eindadvies College

Op basis van het voorlopig voorgestelde toekomstige fietsnetwerk, de verwachte looproutes en het advies van de Fietzersbond en VVN is het advies om de volgende verbetermaatregelen voor de ontsluiting van fietsers en voetgangers in het IJssel District als plan voor te leggen aan de gemeenteraad:

- **Kruispunt Waterstraat – President Kennedylaan:**
Mogelijke verbetermaatregelen op dit kruispunt zijn te rigoureus om alleen te bekijken vanuit de ontsluiting van het IJssel District of kunnen leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de President Kennedylaan. Daarom worden hier op dit moment geen maatregelen genomen en wordt niet vooruitgelopen op het proces van de Omgevingsvisie en het nieuw te vormen mobiliteitsbeleid.
- **Kruispunt President Kennedylaan – Lepelaarstraat:**
Om de doorstroming en verkeersveiligheid voor fietsers op dit kruispunt te verbeteren, is het plan om op de President Kennedylaan west een opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) en een fietsstrook aan beide zijden te realiseren met een fysieke geleider tegen het opstellen en afsnijden van doorgaande fietsers. Het plan is om dit te realiseren wanneer deze weg over 2 à 3 jaar opnieuw wordt geasfalteerd en te verkennen of het dan ook mogelijk is om een fysieke geleider aan te brengen. Over 10 jaar is het gehele kruispunt afgeschreven en zal

opnieuw gekeken worden naar de positie van de fietser en voetganger op deze locatie, waarbij de doorstroming van voetgangers en fietsers een uitgangspunt is.

- **Tunnel Broekstraat:**

Samen met de gemeente Arnhem bespreken we in de ontwerpfase van de Broekstraat op welke manier we de tunnel Broekstraat kunnen afsluiten, eventuele investeringsplannen die hierbij komen kijken en maken we inzichtelijk wat dit betekent voor de gemeente Rheden op gebied van het toekomstige fietsnetwerk.

- **Kruispunt Broekstraat – Waterstraat:**

Op dit moment treffen we hier geen maatregelen, in afwachting van de integrale keuzes die worden voorgesteld vanuit het proces van de Omgevingsvisie en toekomstig mobiliteitsbeleid. Eventuele uitvoering volgt dan bij eerstvolgend wegenonderhoud.

- **Verbinding centrum Velp en Liemers**

Het is belangrijk om te zorgen voor goede fiets- en voetverbindingen met het centrum van Velp en de Liemers. Dit wordt meegenomen in de nog verder uit te werken netwerkkaarten en mobiliteitsbeleid, maar daar waar kansen zich al voordoen in de tijd spelen we hier al op in. Het voorlopig ambtelijk voorgestelde fietsnetwerk wordt hierbij als uitgangspunt gebruikt en ook het advies van de Fietzersbond en VVN wordt hier als zienswijze in meegenomen.

- **Snelheid wegen rondom IJssel District**

Keuzes op het gebied van snelheid en wegcatégorisering nemen we mee in het proces van het toekomstig mobiliteitsbeleid en de Omgevingsvisie waarbij een integrale afweging plaatsvindt.

- **Overige locaties**

Op de overige locaties die in voorliggend stuk zijn besproken worden geen maatregelen genomen, omdat er voor de locaties op dit moment geen verbetermaatregelen worden gezien doordat de doorstroming bijvoorbeeld al goed is of omdat mogelijke verbetermaatregelen naar verwachting een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. Dit betreft de locaties:

- Ontsluiting voetgangersbrug vanuit IJssel District op de Waterstraat
- Ongeregelde oversteekplaats President Kennedylaan t.h.v. winkelcentrum
- Broekstraat-Korte Wal

7. Bijlagen

Bijlage 1: Model fietsintensiteiten, ViaStat 2024

Bijlage 2: Gewenst fietsnetwerk gemeente Arnhem, Duurzaam Mobiliteitsplan 2024

Bijlage 3: Mobiliteitsonderzoek, Goudappel 2023