

## **Fietspadenplan gemeente Rheden**

Op weg naar een fietsvriendelijke gemeente



Datum: 27 mei 2005

## INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Fietsgebruik in de gemeente Rheden	3
1.3	Achtergrond	4
1.4	Doelstelling	5
1.5	Algemeen fietsbeleid	6
2	Beleidsvisie Rheden	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Veiligheid	7
2.3	Hoofdroutes	7
2.4	Recreatief fietsnetwerk	7
2.5	Stimuleren fietsverkeer	8
2.6	Inrichting van fietsroutes	8
3	Wenselijk fietsnetwerk	9
3.1	Onderscheid naar gebruik	9
3.2	Onderscheid naar functie	9
3.3	Hoofd fietsnetwerk	9
3.4	Verbindingsfunctie	10
3.5	Recreatieve functie	10
4	Knelpuntanalyse	11
4.1	Samenhang	11
4.2	Directheid	12
4.3	Aantrekkelijkheid	13
4.4	Veiligheid	14
4.5	Comfort	16
4.6	Recreatie	17
5	Prioritering knelpunten	18
5.1	Waardering knelpunten	18
5.2	Wegingsfactoren	19
5.3	Fasering	19
6	Conclusie en aanbevelingen	21
6.1	Beleid	21
6.2	Uitvoeringsplan	21
6.3	Aanbevelingen	21

Bijlage I. Ongevallenlocaties

Bijlage II. Fietsbeleid

Bijlage III. Fietsnetwerk

Bijlage IV. Knelpuntlocaties

Bijlage V. Reactienota

# 1 INLEIDING

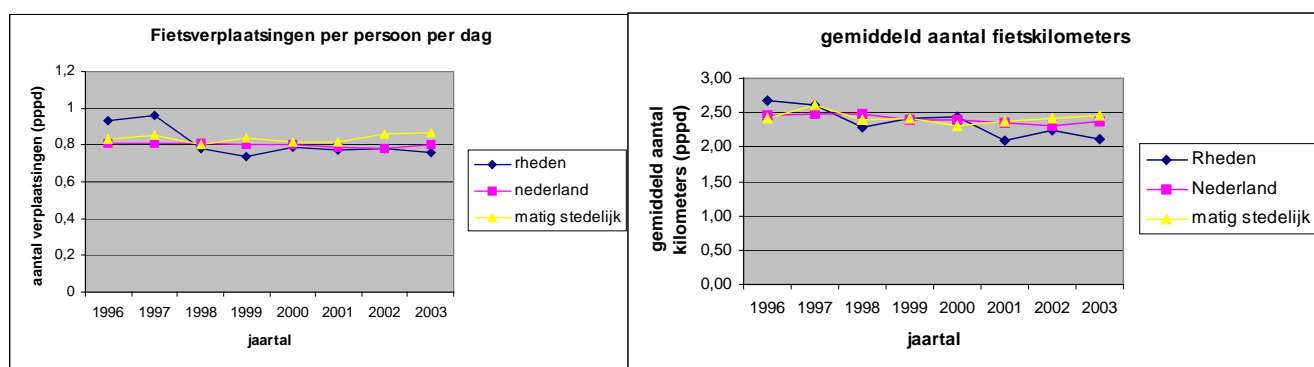
## 1.1 Aanleiding

De gemeente Rheden is een gemeente waar veel gefietst wordt. Door het hele jaar heen bevolken veel recreatieve fietsers de fietspaden en –routes. Ook het dagelijkse woon-werkverkeer en het schoolgaande verkeer zijn groepen die baat hebben bij een goede fietsinfrastructuur. Het is van belang om deze kwetsbare weggebruikers een veilige plek op de weg te bieden.

In het Verkeersveiligheidsplan Rheden uit het jaar 2000 is een aanzet gegeven voor het fietsbeleid van de gemeente Rheden. Dit fietspadenplan is een verdere uitwerking van dit plan.

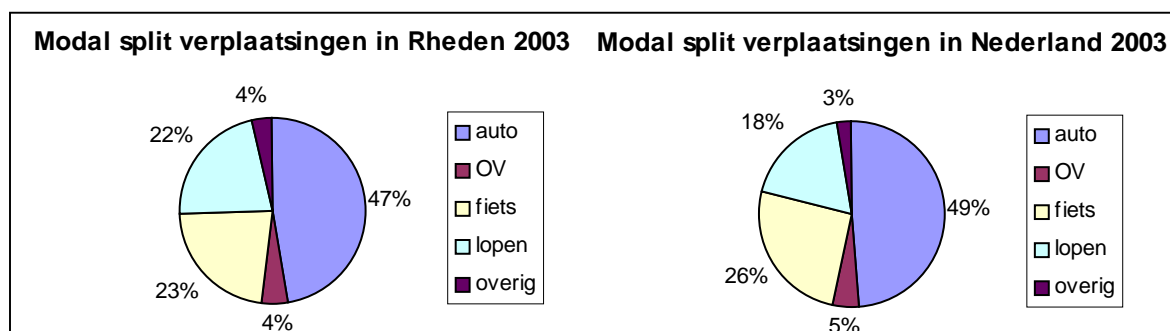
## 1.2 Fietsgebruik in de gemeente Rheden

Het aantal fietsverplaatsingen in de gemeente Rheden kan worden vergeleken met getallen van heel Nederland en steden met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad. Het blijkt dat het aantal fietsverplaatsingen in Rheden heel licht aan het dalen is. Dit in tegenstelling tot vergelijkbare steden, waar het aantal fietsverplaatsingen een lichte stijging vertoont.



Ook het gemiddeld aantal fietskilometers per persoon per dag loopt in Rheden licht terug.

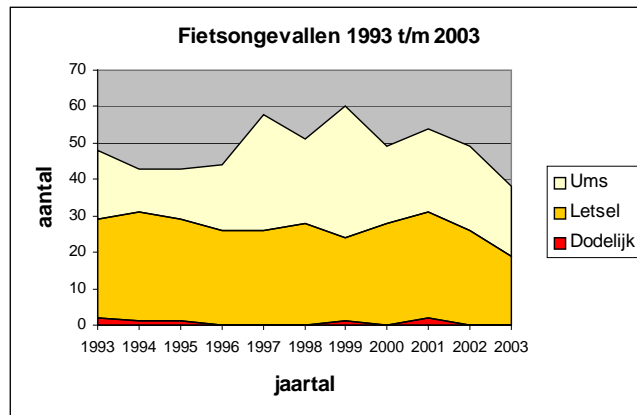
Het relatieve aandeel fietsgebruik in de modal split ligt in Rheden ook lager dan het Nederlands gemiddelde. 23% van alle verplaatsingen worden per fiets afgelegd. In heel Nederland ligt dit percentage op 26%.



## Ongevallen

In Rheden loopt het aantal fietsongevallen de laatste jaren licht terug. Onderstaande grafiek laat deze tendens zien. Er is een onderverdeling gemaakt naar uitsluitend materiele schade (ums), ongevallen met letsel en dodelijke ongevallen.

In bijlage I is een overzicht opgenomen van de locatie van de ongevallen in de periode 2000 t/m 2003.



### 1.3 Achtergrond

#### Mobiliteit

De gemeente Rheden wordt evenals andere Nederlandse gemeenten in toenemende mate geconfronteerd met de nadelige gevolgen van het groeiende autoverkeer. Het gaat hierbij om onder andere woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer, woon-winkerverkeer, recreatief verkeer en sociaal maatschappelijk verkeer. Om deze nadelige gevolgen af te remmen is het mogelijk om de vervoerswijzekeuze te beïnvloeden. Bereikbaarheid, comfort, reiskosten, reistijd zijn factoren die de vervoerswijzekeuze kunnen beïnvloeden. Het maximale effect zal ontstaan bij een totaalpakket van beleid, voorzieningen en maatregelen.

Iedere verreden fietskilometer is voor de maatschappij in principe in vele opzichten goedkoper dan een vergelijkbare verreden autokilometer. Dit geldt voor zowel minder ruimtebeslag en aanleg/onderhoud infrastructuur (minder kosten), minder ziektekosten (meer beweging is gezonder), minder milieuvervuiling (minder kosten), meer psychisch welbevinden (minder kosten), minder verkeerscongestie (minder kosten).

De fiets vormt een goed alternatief voor de auto bij afstanden tot circa 7,5 kilometer. Voorwaarde is wel dat het fietsnetwerk voldoet aan de hoofdeisen directheid, samenhang, veiligheid, aantrekkelijkheid en comfort. Voorzieningen zoals bewegwijzering en stalling dienen eveneens aanwezig te zijn. Voor afstanden langer dan 7,5 kilometer wordt aandacht besteed aan de combinatie van fiets en openbaar vervoer. Dit wordt ook wel ketenmobiliteit genoemd. Directe routes naar halteplaatsen en stations zijn hierbij van belang.

#### Bereikbaarheid

De gemeente Rheden is gelegen tussen de IJssel en de Veluwezoom. Zes van de zeven dorpen worden voor autoverkeer ontsloten door de provinciale weg A348. De oude Rijksweg (dorpenroute) vormt voor deze dorpen de belangrijkste fiets-ontsluitingsroute. Het totale wegenstelsel omvat circa 300 km. De recreatieve fietspaden zijn vrijwel allemaal binnen het Nationaal Park Veluwezoom gelegen (zo'n 50km).

Binnen de gemeente Rheden wordt in toenemende mate hinder gevonden van file- en doorstromingsproblematiek. Dagelijks ontstaan er files bij knooppunt Velperbroek en zijn er doorstromingsproblemen op de Burgemeester De Bruinstraat in Dieren en de Arnhemsestraatweg en Kennedylaan in Velp.

De bereikbaarheid van dichtbijgelegen werkgebieden en/of scholengemeenschappen laat hierdoor te wensen over. Het fietsgebruik kan hier een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid.

### **Leefbaarheid**

De fiets is een milieuvriendelijk vervoermiddel dat bij afstanden tot circa 7,5 kilometer zeer geschikt is. Woon-werkrelaties kunnen bijvoorbeeld binnen de onderlinge kernen en nabijgelegen plaatsen prima met de fiets worden gereden. De fiets vormt een goed alternatief voor de auto waardoor het mogelijk is de leefbaarheid in de woonkernen te verbeteren. Voor mensen die geen auto hebben (met name jongeren), is de fiets het belangrijkste vervoermiddel en wordt gebruikt voor afstanden tot 15 á 20km.

Belangrijk is dat fietsers een duidelijke plek in het wegprofiel krijgen, de fietsvoorzieningen consistent in vormgeving en kwaliteit zijn, er geen of weinig oponthoud op wegvakken voorkomen, de wegvakken overzichtelijk zijn, de fietser op kruispunten makkelijk en snel zijn weg vindt, de oversteekbaarheid goed is en dat het aantal conflictpunten minimaal is.

### **1.4 Doelstelling**

De achterliggende gedachte van het ontwikkelen van fietsbeleid is om zoveel mogelijk mensen te laten profiteren van de voordelen van het fietsen. Deze voordelen zijn enerzijds persoonlijk (gezondheid, recreatief gebruik) en anderzijds maatschappelijk (milieu, bereikbaarheid kernen en voorzieningen). Het achterliggende streven is het bevorderen van het fietsgebruik ten behoeve van de veiligheid, leefbaarheid, het milieu en de gezondheid van de mensen.

Het concrete doel van dit fietspadenplan is te komen tot een helder en compleet fietspadennetwerk, dat aantrekkelijk is voor zowel de utilitaire als de recreatieve fietser.

Subdoelstellingen:

- Vastleggen van de hoofdstructuur van het fietsnetwerk;
- Het verbeteren van de concurrentiepositie ten opzichte van andere vervoerswijzen;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers;

Als basis voor het plan worden de vijf hoofdeisen van een fietsnetwerk gebruikt:

<b>Hoofdeis</b>	<b>toelichting</b>
Samenhang	Het stelsel van fietsvoorzieningen vormt een samenhangend geheel en geeft aansluiting op de herkomsten en bestemmingen van fietsers.
Directheid	Het stelsel van fietsverbindingen biedt fietsers een zo direct mogelijke route naar hun bestemming waarbij het omrijden tot een minimum beperkt blijft.
Aantrekkelijkheid	De voorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat het aantrekkelijk wordt om te gaan fietsen.
Veiligheid	De voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers. Naast verkeersveiligheid gaat het hier ook om sociale veiligheid
Comfort	De voorzieningen maken een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.

Aan de hand van deze eisen vindt toetsing van het fietsnetwerk plaats. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in routes voor de utilitaire en de recreatieve fietser. Ook aspecten als sociale veiligheid, afwikkeling bij verkeerslichten en bereikbaarheid van stations- en stallingvoorzieningen komen aan bod.

## **1.5 Algemeen fietsbeleid**

Op verschillende niveaus is er beleid geformuleerd ten aanzien van fietsers. Hierbij gaat het om:

- Het landelijke fietsbeleid;
- Het provinciale fietsbeleid;
- Het regionale fietsbeleid;
- Het bestaande gemeentelijke fietsbeleid.

De nadruk ligt op het gebruik van de fiets op korte afstanden en als voor- en natransport bij het openbaar vervoer. De ambitie is om het aantal fietskilometers uit te breiden. Ook het recreatieve fietsverkeer op de Veluwe is een belangrijk aspect dat wordt uitgewerkt in een fietsknooppuntensysteem.

Het Verkeersveiligheidsplan van de gemeente Rheden vormt de basis van het huidige gemeentelijke verkeersbeleid. Ten aanzien van de fiets ligt de nadruk op de kwaliteit van de hoofdfietsroutes.

Een uitgebreide beschrijving van het fietsbeleid staat weergegeven in bijlage II.

## **2 BELEIDSVISIE RHEDEN**

### **2.1 Inleiding**

De gemeente Rheden wil het fietsgebruik stimuleren. De basisvoorziening voor de fiets vormt het netwerk van hoofdfietsroutes die dagelijks gebruikt worden voor onder meer woon-werkverkeer, schoolgaande jeugd en winkelen. Ook het recreatieve fietsnetwerk is van belang voor het waarborgen van de recreatieve aantrekkelijkheid van het gebied.

### **2.2 Veiligheid**

Het beleid van de gemeente Rheden is erop gericht dat er op een veilige wijze aan het verkeer kan worden deelgenomen. De basis hiervan staat beschreven in het verkeersveiligheidsplan Rheden. Ook voor de fietser is het belangrijk dat men veilig kan fietsen.

### **2.3 Hoofdroutes**

Fietsers gebruiken voor hun (vaste) bestemmingen meestal dezelfde routes. Daarom moet ook de nadruk liggen bij deze fietsroutes. Het verbeteren van de kwaliteit van het hoofdfietsnetwerk dient prioriteit te krijgen. De basis van een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen is een zo veel mogelijk kruisingsvrije infrastructuur (met autoverkeer), met bij voorkeur vrijliggende fietspaden. Het idee hierachter is het realiseren van snelle, directe routes op de belangrijke relaties, waar de fietser zo min mogelijk obstakels of hinder ondervindt. Voor hoofdroutes geldt dat de voorkeur uitgaat naar een vrijliggend fietspad zonder medegebruik van bijvoorbeeld landbouwverkeer of bromfietzers.

Daarnaast zijn een goede verlichting, bewegwijzering, het aanbieden van stallingen, verminderen van de hinder van autoverkeer (stank en lawaai) essentiële onderdelen van de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Ook een egaal oppervlak zonder hellingen is van belang voor een hoogwaardige fietsverbinding.

Voor de concrete inrichting van wegen wordt verwezen naar het verkeersveiligheidsplan.

### **2.4 Recreatief fietsnetwerk**

Het recreatieve fietsverkeer wordt binnen de gemeente Rheden steeds belangrijker. Fietsen heeft zich ontwikkeld van 'noodzakelijk kwaad' tot 'lifestyle' activiteit. 'De' fietser bestaat niet meer. Er zijn verschillende doelgroepen met verschillende wensen ontstaan, zoals ouders die met hun kinderen fietsen, senioren met hun fiets met hulpmotor, mountainbikers, ligfietsers, toerfietsers en vakantiefietsers.

De fietser (consument) van nu komt niet alleen voor het fietsen maar voor een belevenis, een ervaring. De fietser wil natuur, horeca, cultuur attracties en evenementen. Veel fietsers willen comfort. Er zal dan moeten worden gezorgd voor een goed wegdek, zonder hobbels, geen last van auto's, veilige kruisingen en een aantrekkelijke routing.

Het recreatieve fietsnetwerk kan in relatie met het groenstructuurplan tot een "verknoping" van dorp en landschap leiden. Verknopen levert voordelen op. De recreatie wordt dichterbij huis gehaald, waardoor minder recreatief autogebruik zal optreden. Het recreatieve fietsnetwerk bepaalt dan ook in sterke mate hoe dorp en landschap worden ervaren. In deze zin speelt het recreatief fietsnetwerk een belangrijke rol bij de kwaliteit van de leefomgeving.

Ook wordt er momenteel in regionaal verband gewerkt aan de totstandkoming van het Fietstotaalplan Veluwe 2010. Dit plan richt zich op de recreatieve fietser die gebruik maakt van de normale fietswegen. Een onderdeel van het plan vormt een fietsknooppuntensysteem. Hierbij wordt gebruik gemaakt van genummerde knooppunten met plattegronden, waardoor men zelf een route kan uitstippelen.

Een nieuwe ontwikkeling is de realisatie van het Veluwetransferium Posbank. Dit is een aantrekkelijke voorziening aan de rand van het Nationale Park Veluwezoom waar de auto/fiets kan worden geparkeerd en gebruik kan worden gemaakt van alternatieve vervoermogelijkheden. Het Veluwetransferium is gepland bij het bezoekerscentrum bij Rheden. De fietsontsluiting naar dit bezoekerscentrum zal aantrekkelijk en goed herkenbaar moeten zijn.

## **2.5 Stimuleren fietsverkeer**

Om de vervoerswijzekeuze zoveel mogelijk ten gunste van het fietsverkeer te laten vallen is het van belang om in te spelen op de factoren: reistijd, route, comfort, kosten gedrag en kennis. Met name op de plekken waar het fietsverkeer kan concurreren met de auto zal de kwaliteit van de fietsvoorzieningen hoog moeten zijn. Hierdoor kan het fietsverkeer worden gestimuleerd.

De reistijd over fietsroutes mag niet onevenredig lang zijn ten opzichte van autoroutes. Fietsroutes dienen dus direct te zijn en naar attractiepunten te lopen. Eveneens dienen hier goede fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn. Hierbij gaat het met name om stations en winkelgebieden.

Ten opzichte van de auto mogen geen extra kosten worden gemaakt (dus geen betaald fietsparkeren waar het autoparkeren gratis is). Het impulsgedrag om alleen met de auto een bestemming te bereiken kan worden aangepakt door de kennis van vervoersmogelijkheden te verbeteren. Wanneer men op de hoogte is van een aantrekkelijke verkeersveilige fietsroute (bijvoorbeeld door plattegronden) kan dit in het keuzeprocess worden meegenomen. Goede bewegwijzering is hiervoor noodzakelijk.

Een andere mogelijkheid om het fietsverkeer te stimuleren is het bieden van fietsverhuur bij stations. Bij stations zoals in Dieren kan dit een positieve werking hebben op het fietsgebruik.

Verder is het van belang dat de bestaande fietsdoorsteken in stand worden gehouden. Deze kleinschalige fietsverbindingen leveren voor de fietser vaak veel reistijdwinst op, wat de aantrekkelijkheid ten goede komt.

## **2.6 Inrichting van fietsroutes**

Fietsroutes in de gemeente Rheden moeten aantrekkelijk en herkenbaar zijn. Het is dan ook belangrijk dat de fietspaden vlak zijn en bij voorkeur uitgevoerd in asfalt zonder een slijtlaag. Op plekken waar de fietsers wordt geconfronteerd met gemotoriseerd verkeer wordt de voorkeur gegeven aan een rode toplaag om de herkenbaarheid te vergroten (geen rode slijtlaag of coating) en hiermee de veiligheid te waarborgen.

Verder is het wenselijk dat langs alle ontsluitingswegen fietsvoorzieningen liggen, waardoor de fietser wordt gescheiden van het autoverkeer.

De huidige staat van de fietspaden is van redelijke kwaliteit. De gemeente Rheden heeft een vastgesteld aanleg- en onderhoudsbeleid. Hierin wordt uitgegaan van een gemiddeld kwaliteitsniveau. Ten aanzien van de fietspaden is het niet acceptabel als de huidige staat van de fietspaden verder vermindert.



### **3 WENSELIJK FIETSNETWERK**

In het vorige hoofdstuk is beschreven wat de beleidsvisie is ten aanzien van het fietsen in de gemeente Rheden. In dit hoofdstuk zal worden omschreven hoe het concept fietsnetwerk voor Rheden is opgezet.

#### **3.1 Onderscheid naar gebruik**

Niet voor iedere fietsers is het gebruik van het fietsnetwerk hetzelfde. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen de dagelijkse fietser en de recreatieve fietser.

##### **Dagelijks fietsverkeer**

Het dagelijkse fietsverkeer wordt ook wel het utilitaire verkeer genoemd. Deze fietsers begeven zich met grote regelmaat van de ene naar de andere locatie. Hierbij gaat het met name om de verbinding van de woning naar plaatsen waar zich sociale, economische of andere activiteiten plaatsvinden. De grootste groepen zijn het schoolgaande fietsverkeer en het woon-werkverkeer. Deze mensen gebruiken de fiets op een functionele wijze. De belangrijkste eisen die dan worden gesteld aan een fietsnetwerk zijn: direct, snel, veilig en comfortabel. Het is dan ook van belang om te zorgen dat op de belangrijkste fietsrelaties directe routes beschikbaar zijn, waarbij de fietser een duidelijk eigen plek heeft in het verkeer.

##### **Recreatief fietsverkeer**

De kwaliteitseisen voor utilitaire en recreatieve paden zijn in grote lijnen gelijk. Echter, bij het recreatieve net zijn aantrekkelijkheid, bewegwijzering, stallingen bij attractiepunten, reparatieplaatsen, rustplaatsen en informatiepanelen aanvullend belangrijk. In de gemeente Rheden spelen deze punten dan ook een grotere rol dan bij andere gemeenten.

#### **3.2 Onderscheid naar functie**

Fietsroutes kunnen verschillende functies hebben. Er kan onderscheid worden gemaakt in vier functies:

- Stroomfunctie (hoofd fietsnetwerk);
- Verbindingsfunctie (lokale netwerk);
- Ontsluitende functie (de resterende wegen en verbindingen);
- Recreatieve functie.

De eerste twee functies komen overeen met het principe van Duurzaam Veilig. Functie, vormgeving en gebruik dienen hierbij op elkaar te worden afgestemd. Doel van het plan is de fietsers voor het grootste gedeelte van het hoofd fietsnetwerk gebruik te laten maken en een kleiner deel van de verbindende fietsroutes.

De ontsluitende functie wordt gevormd door alle overige wegen en verbindingen. Deze 'voeden' als het ware het hoofd- en lokale fietsnetwerk. In dit plan wordt deze categorie verder buiten beschouwing gelaten.

Het recreatieve netwerk zal voornamelijk een aantrekkelijke route moeten vormen. Daar waar mogelijk zal gebruik worden gemaakt van verbindende en ontsluitende routes.

#### **3.3 Hoofd fietsnetwerk**

De kernen in de gemeente Rheden zijn de belangrijkste herkomsten en bestemmingen van fietsers. Het fietsnetwerk moet deze plaatsen met elkaar verbinden. De belangrijkste fietsaantrekkende bestemmingen in de gemeente zijn:

- Scholen (Hogeschool Larenstein, Groenhorst College, ROC A12 Velp, Het Rhedens);
- Werkgebieden (De Beemd en overige bedrijventerreinen);
- Winkels (met name de Hoofdstraat in Velp, Calluna in Dieren en de Groenestraat in Rheden);

- Woongebieden;
- Recreatieve voorzieningen en attracties (zoals sportparken);
- Stations;
- Ziekenhuis Velp.

De hoofdfietsroutes verwerken een groot deel van het woon-werk en woon-school fietsverkeer. Daarnaast dienen deze hoofdfietsroutes de woonkern te verbinden met woonkernen in de regio.

De fietspaden met een stroomfunctie bestaan uit langgerekte logisch verlopende routes. De maaswijdte van het netwerk is ongeveer 500-600 meter. De routes moeten direct, veilig, aantrekkelijk en comfortabel zijn vormgegeven.

Het hoofdfietsnetwerk en het secundaire fietsnetwerk staan weergegeven in bijlage III. Het bestaande netwerk is aangevuld met een aantal essentiële ontbrekende schakels. Deze maken eveneens onderdeel uit van het wenselijke hoofdfietsnetwerk. Het hoofdfietsnetwerk komt grotendeels overeen met het vastgestelde fietsnetwerk van het KAN. Deze routes hebben een verbindende functie hebben voor de belangrijkste verkeersaantrekkende locaties. Het gemeentelijke hoofdfietsnetwerk is iets gedetailleerder dan het KAN-netwerk. Zo zijn in het KAN-netwerk de volgende wegen niet als hoofdfietsroute opgenomen: de Rozendaalselaan, de President Kennedylaan, de Oranjeweg, de Laakweg, Apollostraat, de Havelandseweg, de Kanaalweg en het Nachtegaalspad. Voor de gemeente Rheden hebben deze wegen echter wel een belangrijke functie voor de fiets.

### **3.4 Verbindingsfunctie**

De fietsroutes met een verbindende functie vullen het netwerk van stroomfietsroutes aan met een fijnmazig onderliggend net. Dit netwerk heeft een maaswijdte van circa 250 meter. Het netwerk heeft vooral zijn functie op wijkniveau. Het heeft tot doel de fietsers van woningen/bedrijven zo snel mogelijk te geleiden naar hoofdfietsroutes. Ook ontsluit het de voorzieningen op wijkniveau zoals wijkwinkelcentra en stations.

In bijlage III is ook het wenselijke verbindingsnetwerk weergegeven. Er is bij de opzet van dit netwerk zoveel mogelijk rekening gehouden met bestaande fietsvoorzieningen.

### **3.5 Recreatieve functie**

De fietsroutes met een recreatieve functie dienen om de recreatieve attracties per fiets bereikbaar te maken. Voor een deel kan hierbij gebruik worden gemaakt van het hoofdnet. Om alle belangrijke recreatieve attracties voor de fiets te ontsluiten is een aantal aanvullende fietsroutes benodigd. Voor deze fietsroutes met een recreatieve functie gelden aanvullende kwaliteitseisen. Van belang is de situering van de routes en of ze recreatief aantrekkelijk zijn. Vrijliggende en verkeersluwe wegen is een vereiste waarbij belangrijke recreatieve attracties worden aangedaan. Ook moeten fietsroutes mooie plekken aandoen zoals bos, recreatie, buitengebieden en bijzondere cultuur- en landschapselementen (dorpsgezichten, veer). Het netwerk moet naadloos aansluiten op de utilitaire netwerken en natuurtransferia.

In bijlage III is het recreatieve netwerk weergegeven. Het bevat onder meer de huidige fietspaden in het Nationaal Park Veluwezoom, de bewegwijzerde fietsroutes Sterroute, de Veluweroute, de Kulturroute an Lippe und IJssel, de landelijke fietsroute LF4 en de route Royal Rheden. Het recreatieve netwerk ontsluit verder de belangrijkste horecapunten en natuurtransferia. Ook het knooppuntennetwerk uit het Fietstotaalplan Veluwe vormt de basis voor het recreatieve fietsnetwerk.

## 4 KNELPUNTANALYSE

De in de vorige hoofdstukken beschreven visie en doelstellingen voor het fietsbeleid in de gemeente Rheden worden in dit hoofdstuk verder geconcretiseerd naar het huidige fietsnetwerk. Hierbij wordt een onderverdeling gemaakt naar soort knelpunt. Deze typering is afgeleid van de kwaliteitseisen uit het handboek "Tekenen voor de Fiets" met daar aan toegevoegd recreatie:

- Samenhang;
- Directheid;
- Aantrekkelijkheid;
- Veiligheid;
- Comfort;
- Recreatie.

De knelpunten worden aan de hand van bovengenoemde aspecten behandeld. De locaties van de knelpunten staan weergegeven in bijlage IV.

### 4.1 Samenhang

Het is van belang dat het fietsnetwerk compleet is. Op de belangrijkste directe relaties moeten fietsvoorzieningen aanwezig zijn. De fietsverbinding moet herkenbare, uniforme vormgevingskenmerken hebben zodat de verbinding over de gehele lengte duidelijk als route herkenbaar is. Dit is met name van belang op de hoofdfietsroutes, omdat dit de basis vormt voor de verbinding tussen de belangrijkste kernen.

Het landelijk wensbeeld is dat langs alle gebiedsontsluitingswegen vrijliggende fietspaden liggen. Gezien de fietsintensiteiten in de gemeente Rheden is dit echter niet altijd noodzakelijk. Bovendien is het niet altijd uitvoerbaar om vrijliggende fietspaden aan te leggen, door bijvoorbeeld ruimtelijke of financiële beperkingen. Per situatie moet worden gekeken of de verkeerssituatie voldoende veilig is om bijvoorbeeld te volstaan met fietssuggestiestroken.

In bijlage III worden de hoofdfietsroutes in de gemeente Rheden weergegeven. Dit netwerk verbindt de kernen met elkaar. Dit netwerk wordt gevormd door een netwerk van fietsvoorzieningen. Hierbij zijn ten minste fietssuggestiestroken aanwezig, waardoor de fiets zijn eigen plek op de weg heeft. Van groot belang in een continue fietsnetwerk is het opheffen van ontbrekende schakels. De ontbrekende schakels zijn de volgende:

	<b>Straat</b>	<b>Locatie</b>
1	Daalhuizerweg	Arnhemsestraatweg – Ringallee
2	Verbindingsweg	Arnhemsestraatweg – toerit Velp A348
3	Oranjeweg	Groenestraat – Zwarteweg
4	Geitenbergweg	Harderwijkerweg – Kanaalweg
5	Burgemeester De Bruinstraat	Burgemeester Willemsstraat – Wilhelminaweg

#### **Daalhuizerweg**

Op de Daalhuizerweg zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Voor het complementeren van het netwerk van hoofdfietsroutes is het wenselijk om hier de fiets een eigen plek op de weg te geven.

#### **Verbindingsweg**

De Verbindingsweg is niet toegankelijk voor fietsers. Om het huidige netwerk te verbeteren zou het wenselijk zijn om hier alsnog fietspaden aan te leggen. Ook ten aanzien van het aspect Directheid is het ontbreken van een fietsvoorziening een knelpunt. Om fietsers hier

een directe verbinding te bieden, zal deze schakel moeten worden ingevuld. De kruising van de Verbindingsweg met de Arnhemsestraatweg verdient hierbij echter extra aandacht.

### **Oranjeweg**

Op de Oranjeweg tussen de Groenestraat en de Zwarteweg liggen nog geen fietsvoorzieningen. Momenteel is er een reconstructie in voorbereiding. Langs de Oranjeweg zullen fietsstroken komen. De uitvoering is gepland in 2005.

### **Geitenbergweg**

Langs de Geitenbergweg zijn geen fietsvoorzieningen. Gezien vanuit het hoofdfietsnetwerk is het wenselijk om hier fietsvoorzieningen aan te leggen om de fietser een eigen plek op de weg te geven. De Geitenbergweg valt echter in een verblijfsgebied waar derhalve een maximumsnelheid is van 30 km/uur. Vanuit het oogpunt van uniformiteit en de beperkte verkeersintensiteiten is het derhalve niet wenselijk dat er fietsvoorzieningen worden aangelegd.

### **Burgemeester De Bruinstraat**

Er ontbreekt een doorgaande fietsroute tussen Ellecom en Brummen. De Burgemeester De Bruinstraat is de directe doorgaande verbinding, maar heeft geen fietsvoorzieningen. Fietzers worden omgeleid via de noordkant (Zuiderparallelweg) en de zuidkant (Zutphensestraatweg). Hier is duidelijk sprake van een ontbrekende schakel in het hoofdfietsnetwerk.

Ook ten aanzien van directheid moet deze verbinding worden aangelegd. Hierdoor verbetert de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en wordt het omrijden geminimaliseerd.

## **4.2 Directheid**

Hoofdfietsroutes dienen zo direct mogelijk zijn. Op deze manier hoeft de fietser zo min mogelijk om te fietsen.

De directheid kan worden gemeten aan de hand van de omrijfactor. De omrijfactor is de verhouding tussen de kortste afstand over de weg en de hemelsbrede afstand.

### **Directheid in de gemeente Rheden**

In de gemeente Rheden zijn omrijafstanden voor utilitaire ritten relatief laag. Doordat de gemeente smal en langgerekt is en het hoofdfietsroute netwerk goed dekkend is, hoeft men relatief nauwelijks om te fietsen en is er geen sprake van grote omrijafstanden. De directheid van de fietsroutes is dus hoog te noemen. Op de onderstaande wegvakken liggen echter geen directe fietsvoorzieningen. Fietzers zullen hierdoor daarom moeten omfietsen.

	<b>Straat</b>	<b>Locatie</b>
6	Verlengde Laarweg	Fietsroute tussen het Lange Water (gemeente Arnhem) en de Laarweg langs het spoor
7	Lathumseveerweg	Rechtstreekse fietsdoorsteek tussen de Lathumseveerweg en de Verbindingsweg tbv utilitair fietsverkeer

### **Verlengde Laarweg**

Er is een belangrijke relatie tussen de Hogeschool Larenstein en Arnhem. Om fietsers een directe route te bieden is het wenselijk dat er een nieuwe verbinding wordt aangelegd. Hierbij gaat het om een fietspad in het verlengde van de Laarweg langs het spoor naar het Lange Water (gemeente Arnhem).

### **Lathumseveerweg**

Het doorgaande fietsverkeer vanuit Westervoort en De Beemd richting Rheden heeft geen directe fietsverbinding. Ten hoogte van de Lathumseveerweg moet men een omrijbeweging

maken. Ten aanzien van de directheid zou een korte doorsteek naar de Verbindingsweg en het Lathemse Veerpad wenselijk zijn. Dit zal ook de bereikbaarheid van de fietspont verbeteren.

### 4.3 Aantrekkelijkheid

Fietspaden moeten ook aantrekkelijk zijn. Routing, bochten, markering, beplanting en verharding dienen niet alleen duidelijk zichtbaar te zijn maar ook aantrekkingskracht uit te oefenen op de gebruikers. Ook is op de hoofdfietsroutes voldoende verlichting noodzakelijk. Het aanzien van het wegdek moet aansluiten bij het karakter van de omgeving.

Vormgevingselementen zoals het verloop van boogstralen, markering en verharding dienen duidelijk zichtbaar te zijn.

De afstand en hoogteligging van een fietsverbinding ten opzichte van de rijbaan voor autoverkeer moeten zodanig worden gekozen dat fietsers niet worden verblind.

Fietsvoorzieningen dienen in het kader van de sociale veiligheid goed zichtbaar te zijn.

In de gemeente Rheden zijn de volgende knelpunten bekend:

	<b>Locatie</b>	<b>Aard knelpunt</b>
8	Hoofdstraat (1) tussen Wilhelminastraat – Overbeeklaan	Te weinig ruimte voor de fiets
9	Hoofdstraat (2) tussen Daalhuizerweg – Wilhelminastraat	Te weinig ruimte voor de fiets
10	Zutphensestraatweg tussen Overbeeklaan – Rembrandtlaan	Te weinig ruimte voor de fiets
11	Rotonde Beekhuizenseweg – Zutphensestraatweg	Fietsers niet in de voorrang
12	Rotonde Arnhemsestraatweg – Groenestraat	Fietsers niet in de voorrang
13	Rotonde Harderwijkerweg - Cederlaan	Fietsers niet in de voorrang
14	Heuvenseweg	Ontbreken fietsvoorziening tussen de Arnhemsestraatweg en bezoekerscentrum de Heurne van Natuurmonumenten
15	VRI Arnhemsestraatweg – Oranjeweg	Te weinig groentijd voor fietsers
16	Fietspad De Beemd	Ontbreken verlichting

#### **Hoofdstraat (1)**

Door de Fietsersbond wordt de ruimte voor de fietser op de Hoofdstraat te smal geacht. Hier zijn fietssuggestiestroken aanwezig. Het totale profiel in de Hoofdstraat is echter smal. In het huidige profiel is geen extra ruimte beschikbaar voor de fietsers.

#### **Hoofdstraat (2)**

Op de Hoofdstraat tussen de Daalhuizerweg en de Wilhelminastraat zijn fietssuggestiestroken aanwezig. Er ligt echter ook een brede middenstrook met middengeleiders. Door het vrachtverkeer en bussen komen fietsers soms in het gedrang. Fietsers zouden hier meer ruimte moeten krijgen. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om de middengeleiders te verwijderen en de ruimte te gebruiken voor vrijliggende fietspaden. Nadere studie is hiervoor noodzakelijk.

#### **Zutphensestraatweg**

Er liggen fietssuggestiestroken op de Zutphensestraatweg tussen de Overbeeklaan en de Rembrandtlaan. Ook is er een brede middenstrook met middengeleiders. Door het vrachtverkeer en bussen komen fietsers soms in het gedrang. Om de positie van de fietser te verbeteren zou het mogelijk kunnen zijn om de middengeleiders te verwijderen en de ruimte te gebruiken voor vrijliggende fietspaden. Dat zal verder moeten worden onderzocht.

### **Rotondes**

Om de aantrekkelijkheid en de uniformiteit van de doorgaande fietsroutes te verbeteren is het streven dat op alle rotondes in de gemeente Rheden de fietsers voorrang krijgen op rotondes. Dit geldt zowel voor de rotonde Beekhuizenseweg – Zutphensestraatweg, de rotonde Arnhemsestraatweg – Groenestraat en de rotonde Harderwijkerweg – Cederlaan. Hier kan van worden afgeweken als de veiligheid van de fietser in het geding komt. De tweerichtingen-oversteek bij de Groenestraat is hierbij een aandachtspunt waar verder onderzoek naar gedaan zal worden. Ook de positie van de bromfiets speelt hier mee.

### **Fietsverbinding Heuvenseweg**

Om fietsers een betere toegang te kunnen geven tot de Veluwezoom het informatiecentrum bij Rheden, moet de Heuvenseweg worden aangeduid als fietsverbinding. In het kader van het Veluwetransferium is deze wens ook opgenomen. De verwachting is dat dit in 2006 zal worden uitgevoerd.

### **VRI Arnhemsestraatweg – Oranjeweg**

De kruising van de Arnhemsestraatweg met de Oranjeweg wordt nu als onaantrekkelijk gezien en lastig oversteekbaar. Er is weinig groentijd voor de fietser. Om de wachttijd te verminderen, moet dit worden aangepast. Ook is de kruising overgedimensioneerd. Het is wenselijk om deze situatie te verbeteren. Een mogelijkheid zou een rotonde kunnen zijn.

### **Fietspad De Beemd**

Bij het fietspad op De Beemd ontbreekt op een gedeelte straatverlichting. Gezien de aantrekkelijkheid zou hier alsnog verlichting moeten worden geplaatst.

## **4.4 Veiligheid**

Uit de analyse van het aantal ongevallen in paragraaf 1.2 en bijlage I, blijkt dat er geen locaties zijn waar zich relatief veel ongevallen voordoen. Er zijn dus geen concrete knelpunten aan te wijzen die vanuit de ongevalanalyse om verbetering vragen. Hierdoor zal in deze paragraaf de nadruk liggen op de algemene veiligheid en de subjectieve veiligheid.

### **Algemeen**

Bromfietsers dienen in verblijfsgebieden gebruik te maken van de rijbaan. Het doel is om bromfietsers zo veel mogelijk te weren van fietsroutes. Dit principe geldt in principe zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Uitzonderingen vormen de locaties waar problemen kunnen ontstaan met de verkeersveiligheid van de bromfietser (bijvoorbeeld: de Burgemeester De Bruinstraat, Kanaalweg) of locaties waar een te grote omrijfactor of verwarrende situaties voor bromfietsers kunnen ontstaan. Daar waar parallelwegen zijn, kan de bromfiets hier gebruik van maken. In een later stadium zal worden uitgezocht waar de bromfiets wel en niet gebruik kan maken van de fietsroutes.

De toestand van het wegdek van een fietspad of strook mag géén aanleiding geven om op de rijbaan voor het autoverkeer te gaan fietsen. De toestand van het wegdek mag fietsers niet tot gevaarlijke sturbewegingen dwingen. Ook mogen door de toestand van het wegdek géén valpartijen ontstaan.

Uit veiligheidsoverwegingen nabij kruispunten en uitritten gaat de voorkeur uit naar tweezijdige fietsvoorzieningen. Een 2-richtingen fietspad moet ode beperkt, doordat dit

gevaarlijke situaties kan opleveren. Alleen wanneer de veiligheid kan worden gewaarborgd en als voor alle weggebruikers de situatie duidelijk is, kan voor een 2-richtingenfietspad worden gekozen.

#### *Uniformiteit op rotondes*

De uniformiteit op rotondes is geregeld in CROW publicatie 126 'Eenheid in rotondes' van maart 1998. Het is van belang dat er eenduidigheid bestaat over de voorrang van fietsers op rotondes. Daarom worden in principe de richtlijnen gevolgd, waarbij de fietser binnen de bebouwde kom op rotondes voorrang heeft.

#### *Fietser van rechts voorrang*

Deze maatregel is alleen ingevoerd als ook de andere maatregelen uit het startprogramma Duurzaam Veilig zijn geïmplementeerd, namelijk:

- De indeling in verkeersaders, verblijfsgebieden en potentiële verblijfsgebieden;
- De uitbreiding van 30 km/uur gebieden;
- Het instellen van 60 km/uur gebieden buiten de bebouwde kom;
- Het instellen van voorrang op verkeersaders.

In de gemeente Rheden kunnen een aantal locaties worden genoemd die onveilig worden geacht.

	<b>Locatie</b>	<b>Aard knelpunt</b>
17	Kruising Kerkallee - Emmastraat	Gebrek aan overzicht
18	Spoorviaduct De Steeg	Geen gescheiden fietsstroken bij smalle doorgang
19	Spankerenseweg	Ontbreken van aanliggende fietsvoorziening
20	Wilhelminaweg	Ontbreken van aanliggende fietsvoorziening
21	Piersonstraat	Ontbreken van aanliggende fietsvoorziening
22	Kruising Kanaalweg – Spankerenseweg	Onveilige oversteek
23	Verbinding op aansluiting Zutphensestraatweg en provinciale weg	Onveilige oversteek
24	Einde fietspad Harderwijkerweg – Van Zwietenlaan	Slechte aansluiting
25	Tunnel Broekstraat	Onveilige situatie

#### **Kruising Kerkallee - Emmastraat**

De kruising van de Kerkallee met de Emmastraat wordt als onoverzichtelijk geacht. Dit knelpunt is reeds gesignaleerd. Om de snelheid van het verkeer te minderen is een plateau aangelegd op deze kruising. De verwachting is dat dit in 2005 wordt uitgevoerd.

#### **Spoorviaduct De Steeg**

Bij het spoorviaduct liggen langs de Hoofdstraat fietssuggestiestroken. Hier geldt momenteel een maximale snelheid van 80 km/uur. De beperkte afstand tussen de fietser en de langsrijdende auto's maakt de situatie gevoelsmatig onveilig. Dit kan worden verbeterd door een duidelijkere scheiding te maken tussen de fietsstrook en de rijbaan. Dit zal worden meegenomen wanneer er onderhoud zal worden gepleegd aan de weg. Dit is gepland in 2006. Hierbij wordt de maximum snelheid 60 km/h en het profiel aangepast.

#### **Spankerenseweg, Wilhelminaweg en Piersonstraat**

Qua aantrekkelijkheid is het wenselijk om langs de Spankerenseweg, de Wilhelminaweg en de Piersonstraat fietsvoorzieningen aan te leggen. Hierdoor wordt de positie van de fiets op

de weg verbeterd. Alle drie de wegen hebben een relatief smal profiel. Door het aanleggen van fietsvoorzieningen zal de veiligheid van de fiets hier kunnen verbeteren.

#### **Kruising Kanaalweg – Spankerenseweg**

De kruising van de Kanaalweg met de Spankerenseweg wordt als onveilig ervaren. Dit gevoel kan worden verbeterd, door de oversteek te geleiden. Om dit op te lossen is er een VRI gepland. De verwachte uitvoering is 2006. De positie van de fiets zal hier in worden verbeterd.

#### **Aansluiting Zutphensestraatweg**

De huidige doorgaande fietsroute van Ellecom naar Brummen komt ten hoogte van de (zuidelijke) Zutphensestraatweg op de provinciale weg uit. De aansluiting hier is vrij smal. Bovendien wordt de verbinding ook regelmatig in tegenovergestelde richting gebruikt. Hierbij rijdt het fietsverkeer op het fietspad tegen het verkeer in. Ook moet de provinciale weg hier worden overgestoken, terwijl er geen oversteekvoorziening aanwezig is. Het is wenselijk dat deze situatie wordt verbeterd. Wanneer er een fietsverbinding langs de Burgemeester De Bruinstraat wordt gerealiseerd, zal dit knelpunt komen te vervallen.

#### **Harderwijkerweg – Van Zwietenlaan**

Het fietspad langs de Harderwijkerweg eindigt abrupt bij de kruising met de Van Zwietenlaan. Voor de fietsers vanuit noordelijke richting is geen duidelijkheid hoe zij dit fietspad kunnen bereiken. Deze situatie zal moeten worden aangepast om de veiligheid te verbeteren.

#### **Tunnel Broekstraat**

De tunnel op de Broekstraat onder de A12 door, wordt als onveilig ervaren. Het wordt gebruikt als sluiproute voor autoverkeer van en naar Arnhem. Hierbij komen fietsers in het gedrang. Om het sluipverkeer tegen te gaan, zou deze route kunnen worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Wel zal deze toegankelijk moeten blijven voor de hulpdiensten.

### **4.5 Comfort**

Het aantal verhardingsovergangen moet tot het minimum worden beperkt. Bij voorkeur worden gesloten verhardingsmaterialen toegepast (asfalt of beton). Bij voorkeur wordt er géén slijtlaag op het asfalt aangebracht.

Het aantal hellingen (o.a. bruggen, viaducten, Posbankgebied) mag géén belemmering vormen voor het gebruik van de fietsverbinding. De breedte en situering van de fietsverbindingen zijn zo gekozen dat deze worden afgestemd op verschillende doelgroepen.

De zogenaamde 'Weershinder' kan worden beperkt door beplanting, bebouwing, schuilgelegenheden maar ook het tijdig ruimen van sneeuw en strooien tegen gladheid. Er mag geen plasvorming of trillingshinder optreden als gevolg van de kwaliteit van het wegdek.

De knelpunten ten aanzien van comfort staan hieronder weergegeven.

	<b>Locatie</b>	<b>Aard knelpunt</b>
26	Stallingen station Velp	Verbeteren fietsenstallingen
27	Fietsoversteek Spoorstraat- Burg. De Bruinstraat	Te weinig opstelruimte en meer groentijd

#### **Stallingen station Velp**

De stallingen bij het station Velp zijn verouderd. De lage overkappingen zorgen ervoor dat fietsen moeilijk te stallen zijn. Bij deze stallingen is het zicht op de fietsen afgeschermd en is het niet mogelijk om de fietsen goed vast te leggen. Hierdoor worden hier momenteel veel fietsen gestolen. Het is wenselijk dat de stallingen worden verbeterd.

#### **Fietsoversteek Burgemeester De Bruinstraat**



Bij de oversteek van de Burgemeester De Bruinstraat ter hoogte van de Spoorstraat is aan beide zijden van de weg te weinig opstelruimte voor fietsers. Hierdoor ontstaan soms blokkades door wachtende fietsers. Ook is de cyclustijd van het verkeerslicht erg hoog. Fietsers moeten hierdoor relatief erg lang wachten. Dit is ongewenst op deze belangrijke verbinding tussen Dieren-Zuid en Dieren-Noord.

#### 4.6 Recreatie

Het recreatieve fietsgebruik in de gemeente Rheden ligt hoog. Het is dan ook van belang om te zorgen dat er voldoende aanbod is van aantrekkelijke fietsroutes.

	<b>Locatie</b>	<b>Aard knelpunt</b>
28	Fietspad Lange Juffer	Kwaliteit fietsroute
29	Fietspad langs A348	Aanvullende fietsroute
30	Fietspad bij Kanaaldijk	Opwaarderen
31	Havikerwaard	Nieuwe fietsverbinding

##### **Fietspad Lange Juffer**

Het fietspad Lange Juffer is één van de meest belangrijke recreatieve fietspaden in de gemeente Rheden. Het pad is te smal en de kwaliteit is erg slecht. Het is van belang om dit fietspad te verbreden tot minimaal 2 meter en de verharding te vernieuwen. Door de beperkte beschikbare ruimte zal het pad op sommige plaatsen ook moeten worden verlegd.

##### **Fietspad langs A348**

Het is wenselijk dat er een alternatieve recreatieve route is tussen Rheden en De Steeg. Een optie is een fietspad langs de IJssel vanaf de afrit Rheden naar de Van Aldenburglaan. Dit vergroot de keuzemogelijkheden voor de fietser en biedt de mogelijkheid om meer van de IJssel te genieten. Ten aanzien van uitvoering brengt dit echter grote problemen met zich mee ter hoogte van de brug.

##### **Kanaaldijk**

Het fietspad Kanaaldijk begint bij de Zutphensestraatweg. Deze locatie is niet onderhouden en ziet er onaantrekkelijk uit. Om de aantrekkelijkheid te verbeteren zijn aanpassingen nodig.

##### **Havikerwaard**

In het buitengebied Havikerwaard is het uit recreatief oogpunt wenselijk om een fietsverbinding tussen De Steeg en de brug over de IJssel bij Doesburg te realiseren. Hiervoor is momenteel een route voorgesteld. Er wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn ten aanzien van de grondbezitters.

## 5 PRIORITERING KNELPUNTEN

Om te komen tot een prioritering van de knelpunten wordt een aantal criteria opgesteld welke belangrijk worden geacht voor de gemeente Rheden. Deze criteria zijn gerelateerd aan de beleidsvisie uit hoofdstuk 2. Er wordt uitgegaan van de volgende criteria:

- Veiligheid;
- Hoofdroute;
- Recreatie;
- Concurrentiepositie;
- Uniformiteit.

### 5.1 Waardering knelpunten

In onderstaande tabel worden alle gesignaleerde knelpunten afgezet tegen de criteria. Indien er sprake is van een probleem ten aanzien van dat criterium wordt een '+' weergegeven. Is dit niet het geval dan staat er een '0'. Indien het oplossen van het knelpunt een negatief effect heeft ten aanzien van het criterium dan staat er een '-'.

	Locatie	Veiligheid	Hoofdroute	Recreatie	Concurrentiepositie	Uniformiteit
1	Daalhuizerweg	+	+	0	0	+
2	Verbindingsweg	0	+	+	0	0
3	Oranjeweg	+	+	0	0	+
4	Geitenbergweg	+	+	0	0	- <sup>1</sup>
5	Burgemeester De Bruinstraat	+	+	0	+	+
6	Verlengde Laarweg	0	0	0	+	0
7	Lathumseveerweg	0	0	+	+	0
8	Hoofdstraat (1)	+	+	0	0	0
9	Hoofdstraat (2)	+	+	0	0	0
10	Zutphensestraatweg	+	+	0	0	0
11	Rotonde Beekhuizenseweg - Zutphensestraatweg	0	+	+	+	+
12	Rotonde Arnhemsestraatweg – Groenestraat	0	+	+	+	+
13	Rotonde Harderwijkerweg – Cederlaan	0	+	+	+	+
14	Heuvenseweg	+	0	+	0	0
15	VRI Arnhemsestraatweg – Oranjeweg	0	+	0	+	0
16	Fietspad De Beemd	0	+	0	0	0
17	Kruising Kerkallee - Emmastraat	+	0	0	0	0
18	Spoorviaduct De Steeg	+	+	0	0	0
19	Spankerenseweg	+	0	0	0	+
20	Wilhelminaweg	+	0	0	0	+
21	Piersonstraat	+	0	0	0	+
22	Kruising Kanaalweg – Spankerenseweg	+	0	0	0	0
23	Verbinding op aansluiting Zutphensestraatweg en provinciale weg	+	+	0	+	0

<sup>1</sup> Het aanleggen van fietsvoorzieningen in een verblijfsgebied is niet wenselijk. Dit knelpunt scoort derhalve negatief.

24	Einde fietspad Harderwijkerweg – Van Zwietenlaan	+	+	0	0	0
25	Tunnel Broekstraat	+	0	0	0	0
26	Fietsenstalling station Velp	0	0	0	+	0
27	Fietsoversteek Spoorstraat-Burg. De Bruinstraat	+	0	0	0	0
28	Lange Juffer	+	0	+	0	0
29	Fietspad langs A348	0	0	+	0	0
30	Fietspad bij Kanaaldijk	0	0	+	0	0
31	Havikerwaard	0	0	+	0	0

Uiteraard is de afweging van een prioritering voor het oplossen van knelpunten afhankelijk van het soort maatregel, het beoogde effect en de kosten. De lijst geeft een indicatie van de omvang van een knelpunt. Om te komen tot een faseringsplan zal in de volgende paragraaf een aanzet worden gedaan voor een fasering.

## 5.2 Wegingsfactoren

Wanneer een weging wordt gegeven aan de criteria, kan een prioriteitsvolgorde worden aangegeven. Veiligheid wordt als belangrijkste aspect gezien. De veiligheid van de fietser zal centraal moeten staan bij het uitwerken van het fietspadenplan. De nadruk zal moeten liggen bij hoofdroutes en het recreatieve fietsnetwerk. Er is uitgegaan van de volgende wegingsfactoren:

criterium	wegingsfactor
Veiligheid	30%
Hoofdroute	25%
Recreatie	25%
Concurrentiepositie	10%
Uniformiteit	10%

## 5.3 Fasering

De bovenstaande wegingsfactoren zijn toegepast op de verschillende criteria. Om de beoordeling hanteerbaar te maken wordt een '+' als 1 meegenomen en een '-' als -1. Op basis hiervan ontstaat een rangorde van de knelpunten. De genoemde knelpunten zullen in de toekomst verder moeten worden uitgewerkt. In deze paragraaf wordt een voorzet gemaakt voor een voorlopige fasering. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in 2 fasen:

- Fase 1: korte termijn, voor eind 2007;
- Fase 2: lange termijn, na eind 2007.

De fasering is een indicatieve aanduiding. Deze fasering komt niet altijd overeen met de genoemde rangorde. Dit heeft te maken met reeds geplande maatregelen en de mogelijkheid om mee te liften met ander projecten.

Knelpunt	Score	Fase	Opmerking
5 Burgemeester De Bruinstraat	0,75	2	Meenemen in Hart van Dieren
11 Rotonde Beekhuizenseweg - Zutphensestraatweg	0,70	1	
12 Rotonde Arnhemsestraatweg – Groenestraat	0,70	1	
13 Rotonde Harderwijkerweg – Cederlaan	0,70	1	
1 Daalhuizerweg	0,65	1	
3 Oranjeweg	0,65	1	Uitvoering in 2005
23 Verbinding op aansluiting	0,65	2	Meeliften met Hart van

<b>Knelpunt</b>	<b>Score</b>	<b>Fase</b>	<b>Opmerking</b>
Zutphensestraatweg en provinciale weg			Dieren
8 Hoofdstraat (1)	0,55	Nvt*	Geen ruimte
9 Hoofdstraat (2)	0,55	2	Verder onderzoek nodig
10 Zutphensestraatweg	0,55	2	Verder onderzoek nodig
14 Heuvenseweg	0,55	1	Uitvoering in 2006
18 Spoorviaduct De Steeg	0,55	1	Planning in 2006
24 Einde fietspad Harderwijkerweg – Van Zwietenlaan	0,55	1	
25 Tunnel Broekstraat	0,55	2	Grondgebied Arnhem
28 Lange Juffer	0,55	1	Subsidiemogelijkheden
2 Verbindingsweg	0,50	2	Onderzoek vereist
4 Geitenbergweg	0,45	Nvt**	Niet wenselijk
19 Spankerenseweg	0,40	2	Verder onderzoek nodig
20 Wilhelminaweg	0,40	2	Verder onderzoek nodig
21 Piersonstraat	0,40	2	Verder onderzoek nodig
7 Lathumseveerweg	0,35	2	
15 VRI Arnhemsestraatweg – Oranjeweg	0,35	1	
17 Kruising Kerkallee - Emmastraat	0,30	1	Uitvoering in 2005
22 Kruising Kanaalweg – Spankerenseweg	0,30	1	Planning in 2006
27 Fietsoversteek Spoorstraat-Burg. De Bruinstraat	0,30	2	Meenemen in Hart van Dieren
16 Fietspad de Beemd	0,25	2	
29 Fietspad langs A348	0,25	2	
30 Fietspad bij Kanaaldijk	0,25	2	
31 Havikerwaard	0,25	2	
6 Verlengde Laarweg	0,10	2	
26 Station Velp	0,10	1	Wenselijk ter verbetering van voorzieningen

Bij twee locaties wordt aangegeven dat deze niet zijn opgenomen in de fasering. Hieronder volgt per knelpunt een verdere toelichting hierop.

#### **Hoofdstraat (1)\***

De Hoofdstraat is een belangrijke weg in Velp. Naast de ontsluitingsfunctie die de weg heeft, is het ook een belangrijke winkelstraat en een hoofdfietsroute. De combinatie van veel verschillende functies van de weg, vraagt veel ten aanzien van de inrichting van de weg. De huidige inrichting is zo goed mogelijk aangepast aan de verschillende wegfuncties.

#### **Geitenbergweg\*\***

De Geitenbergweg is een erftoegangsweg en heeft een verblijfsfunctie. Hierbij is het niet wenselijk dat fietssuggestiestroken worden aangelegd. Menging van verkeer draagt bij aan een rustiger verkeersbeeld.

## **6 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN**

In dit fietspadenplan is een hoofdfietsnetwerk vastgesteld. Dit netwerk biedt de fietser een goede mogelijkheid om zich snel te verplaatsen. Het netwerk is compleet te noemen met slechte enkele ontbrekende schakels. Er zijn een aantal knelpunten gesignaleerd die kort zijn toegelicht. In het vervolgtraject kunnen deze knelpunten verder worden uitgewerkt in een uitvoeringsnota.

### **6.1 Beleid**

Dit fietspadenplan geeft een uitwerking van het fietsbeleid in de gemeente Rheden. De belangrijkste aspecten hierin zijn:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de fietser;
- Het waarborgen van de kwaliteit van met name de hoofdfietsroutes en de recreatieve routes;
- Het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto;
- Het nastreven van uniformiteit in de fietsroutes.

### **6.2 Uitvoeringsplan**

De volgende stap in het proces is het opstellen van een uitvoeringsplan. Er heeft een inventarisatie van knelpunten plaatsgevonden. Hierbij is onderscheid gemaakt naar urgentie en is een globale fasering toegekend. Aan de hand van deze fasering kan het uitvoeringsplan worden opgesteld.

In dit uitvoeringsplan zullen oplossingen verder uitgewerkt worden, en zal een inschatting worden gemaakt van de kosten.

### **6.3 Aanbevelingen**

Om het fietsverkeer in de toekomst beter te kunnen faciliteren en stimuleren zijn diverse maatregelen mogelijk. In de volgende paragraaf worden deze kort toegelicht.

#### **Groentijden fietsers**

Op diverse geregelde kruispunten in de gemeente moeten fietsers lang wachten voor rood licht. Om het fietsverkeer beter te stimuleren is het wenselijk om de fietsers vaker groen te geven. Een mogelijkheid is het inbrengen van 2 groenfasen in één cyclus. Op deze manier hoeven fietsers minder lang te wachten, wat ten goede komt aan de aantrekkelijkheid van het fietsgebruik. Bovendien wordt roodlicht-negatie hiermee tegengegaan, wat de verkeersveiligheid bevordert. De positie van de fiets zal bij het aanpassen van verkeerslichten daarom meer moeten worden meegenomen.

Ook kan er gedacht worden aan wachttijdvoorspellers of extra detectielussen om het fietsgebruik aantrekkelijker te maken.

#### **Uitritconstructies**

Uitritconstructies van 30km/uur-gebieden worden over het algemeen uitgevoerd met standaard hellingsvlakken die begint aan de rand van de verharding van de gebiedsontsluitingsweg. In de praktijk blijkt echter dat de drempel vaak enkele cm's hoger ligt, dan de aansluitende asfaltverharding of dat er een goot tussen zit. Deze vormgeving levert voor de fiets overlast op bij het inrijden. Fietsers moeten eerst uitbuigen om de drempel haaks te kunnen oprijden. Het is wenselijk dat in de toekomst bij plaatsing van uitritconstructies hier rekening mee gehouden wordt. Mogelijke alternatieven zijn nog niet bekend, maar de ontwikkelingen worden gevolgd.

#### **Vervoersmanagement**

Om de mobiliteit te beheersen is extra aandacht nodig voor de fiets. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (bestemmingsplannen/bouwplannen) is het van belang om in een vroegtijdig stadium de consequenties voor het fietsgebruik in beeld te brengen. Hierbij kan gedacht worden om een “verplichte” vorm van vervoersmanagement bij bedrijven door te voeren. Werkgevers kunnen zelf bijdragen aan het oplossen van het mobiliteitsprobleem door bijvoorbeeld:

- Het eigen personeel een woon-werkvergoeding per fiets uitkeren;
- Een fietslease regeling voor het personeel bieden (met eigen fiscaal voordeel!);
- Zorgen voor goede/veilige fietsparkeergelegenheid bij het bedrijf;
- Zorgen voor douche en/of omkleedruimtes.

#### *Fiets naar je werk*

Het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer wordt landelijk gestimuleerd ([www.fietsnaarjewerk.nl](http://www.fietsnaarjewerk.nl)). Veel mensen wonen op betrekkelijk korte afstand van hun werk en komen toch vaak niet op de fiets. Hier valt in menig opzicht winst te halen. Voor werknemers meer gezondheid en minder vervoerskosten. Voor werkgevers gezondere werknemers, minder ziektekosten en productieverlies en meer ruimte bij het bedrijf. Voor beide partijen een beter milieu.

Meer fietsen betekent minder uitstoot van broeikasgassen. Fietsen draagt bij aan duurzame ontwikkeling in ons eigen land. Met de sponsoring van de gefietste kilometers worden duurzame ontwikkelingsprojecten gesteund van Novib-partners in de Derde Wereld.

#### **Fietsparkeervoorzieningen**

Goede voorzieningen voor fietsparkeren zijn onontbeerlijk voor aantrekkelijk fietsbeleid. Bij fietsvoorzieningen kan onderscheid worden gemaakt in vrije en betaalde fietsparkeervoorzieningen.

#### *Vrije fietsparkeervoorzieningen*

Landelijke ervaringen wijzen uit dat niet iedere fietser bereid is om te betalen voor een fietsparkeerplaats. Om die reden zijn vrije fietsparkeervoorzieningen noodzakelijk. Er is een groeiende vraag naar fietsparkeervoorzieningen die een betere bescherming bieden tegen fietsdiefstal. Vanwege deze vraag is een diversiteit aan fietsparkeervoorzieningen ontwikkeld met de mogelijkheid om met een eigen slot het fietsframe te kunnen bevestigen aan de voorziening. De wens tot dergelijke voorzieningen blijkt uit het feit dat veel fietsen worden vastgemaakt aan bijvoorbeeld lantaarnpalen en hekken terwijl ‘oude’ voorwielklemmen ongebruikt blijven.

De parkeervoorziening met aanbindmogelijkheid heeft zoveel voordelen dat deze de voorkeur geniet boven de ‘oude’ voorwielklem. Het streven is naar parkeervoorzieningen met het fietskeurmerk ‘Parkeur’. Met name op ‘langparkeerplaatsen’ zoals bij bushaltes hebben deze de voorkeur.

#### *Betaalde fietsparkeervoorzieningen*

Betaalde fietsparkeervoorzieningen zijn in verschillende vormen denkbaar; Als bewaakte (bemande), afsluitbare of geautomatiseerde parkeervoorziening. In Rheden is het schaalniveau laag, waardoor uitsluitend afsluitbare parkeervoorzieningen aantrekkelijk zijn. De voornaamste locaties hiervoor zijn de NS stations en eventuele bushaltes.

Ook kan worden gedacht aan fietsverhuur bij stationslocaties. Hierdoor kan het fietsgebruik eveneens worden gestimuleerd.

#### *Fietsparkeren bij openbare gebouwen*

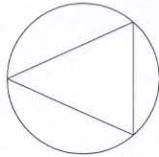
Het fietsparkeren bij openbare gebouwen en bedrijven laat vaak te wensen over. Deze stalling worden vaak uit het zicht geplaatst. Het is wenselijk om fietsenstallingen juist in het

zicht te plaatsen, om diefstal te voorkomen. In de toekomst zal er hier dan ook meer rekening gehouden moeten worden.

Ook ontbreken vaak aantrekkelijke openbare fietsparkeervoorzieningen. Een goed voorbeeld hiervan is het gemeentehuis Rheden. Het is van belang om hier alsnog een aantrekkelijke fietsenstalling te plaatsen om voor de gemeente het goede voorbeeld te geven.

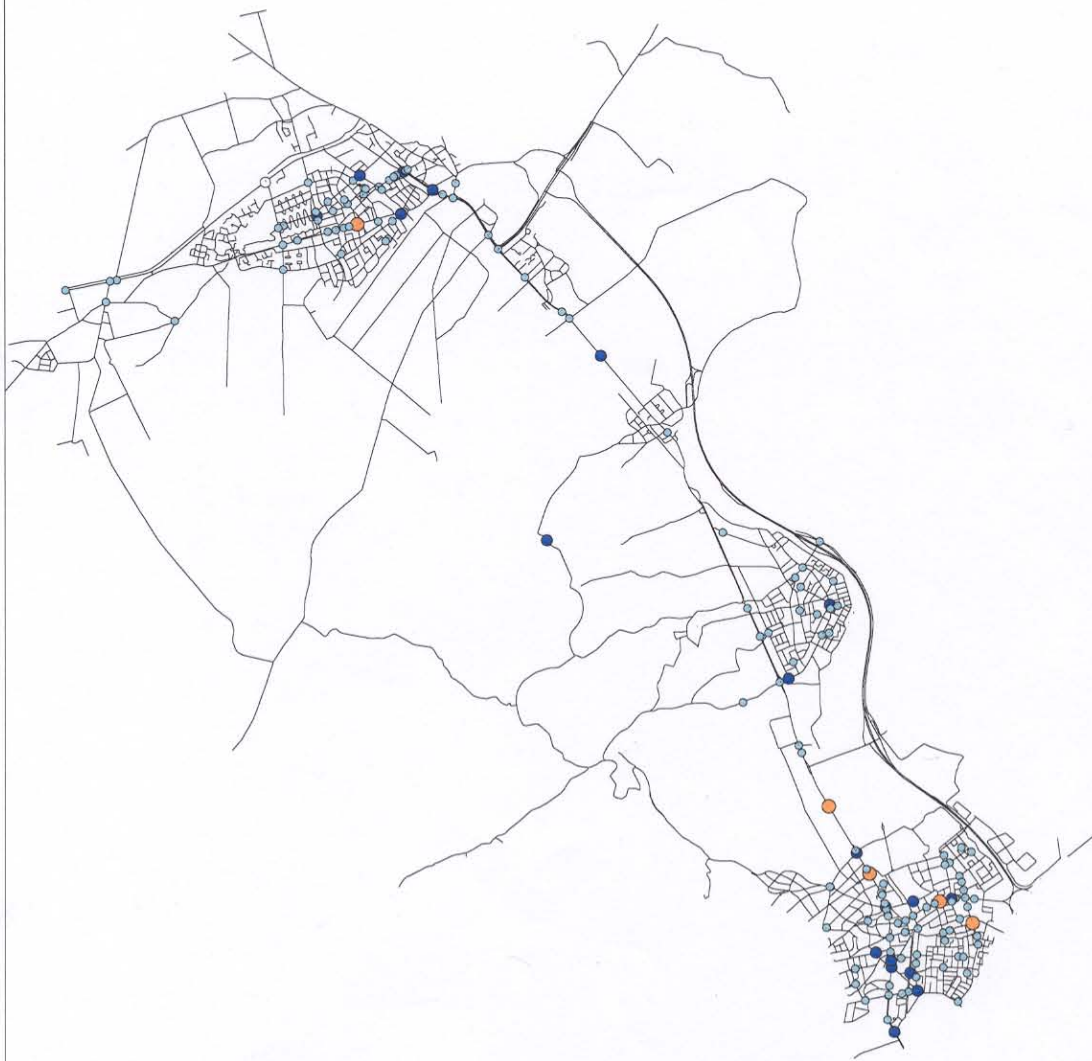
**BIJLAGE I. ONGEVALLenLOCATIES**





**Ongevallen**

- 1 ongeval
- 2 ongevallen
- 3-5 ongevallen
- 6-10 ongevallen
- >10 ongevallen



Datum: maandag 18 april 2005

Alle fietsongevallen  
Periode 2000 t/m 2003  
Gemeente Rheden

## **BIJLAGE II. FIETSBELEID**

Op verschillende niveaus is er sprake van beleid ten aanzien van fietsers. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op:

- Het landelijke fietsbeleid;
- Het provinciale fietsbeleid;
- Het regionale fietsbeleid;
- Het gemeentelijke fietsbeleid.

### **Landelijk fietsbeleid**

Het landelijke beleid ten aanzien van de fiets is vastgelegd in de volgende nota's:

- Nota Mobiliteit (2004);
- Masterplan Fiets (1990);
- Duurzaam Veilig (1996).

#### *Nota Mobiliteit*

De Nota Mobiliteit spreekt over het gebruik van de fiets met name op korte afstanden en als voor- en natransport bij het openbaar vervoer. Een relatief hoog aandeel fietsverplaatsingen draagt bij aan de bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen en aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Na de auto is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. In totaal vindt circa 25% van alle verplaatsingen plaats met de fiets. In Gelderland ligt dit zelfs op 28% (OVG 2003). De fiets is op afstanden tot vijf kilometer het meest gebruikte vervoermiddel. De fiets wordt eerder gekozen als alternatief voor de korte autorit dan het openbaar vervoer. Daarnaast speelt de fiets een rol in het voor- en natransport bij het openbaar vervoer; zo is het aandeel fiets in het voortransport bij NS momenteel 30%. Het fietsaandeel per gemeente of regio verschilt sterk: van 7 tot 37%.

In de Nota Mobiliteit wordt de ambitie uitgesproken van meer fietskilometers. Het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd. Ook fietsvoorzieningen moeten worden verbeterd, zoals de aanleg van stallingen bij openbaar vervoer, een goede vormgeving van fietsinfrastructuur en het aanpakken van fietsdiefstal en (sociale) onveiligheid. Het idee hierbij is om het huidige fietsgebruik te consolideren, fietsen een aantrekkelijker alternatief te maken voor korte autoritten en om natuur- en recreatievoorzieningen per fiets bereikbaar te houden.

#### *Masterplan Fiets*

Een andere belangrijke nota is het nationaal Masterplan Fiets, dat in 1990 werd gepresenteerd. Het was gericht op zowel meer als veiliger fietsgebruik. De planperiode liep t/m 1996. De doelstellingen van dit plan voor 2010 waren 30% meer kilometers op de fiets afgelegd dan in 1986 en 50% minder doden en 40% minder gewonden onder fietsers dan in 1986 (conform de taakstelling van SVV II).

#### *Duurzaam Veilig*

In het kader van Duurzaam Veilig worden de laatste jaren in Nederland steeds meer verkeersvoorzieningen op uniforme wijze aangebracht. Hierin wordt ook aandacht gegeven aan de fiets. Hierbij gaat het met name om de plaats van de fietser in het verkeer. Het mengen van verkeer binnen de bebouwde kom en het verbeteren van voorzieningen maken hiervan onderdeel uit.

In het algemeen komt het er op neer dat er wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik en het vergroten van de veiligheid voor fietsers.

## **Provinciaal fietsbeleid**

Het fietsbeleid van de provincie Gelderland staat weergegeven in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 (juni 2004). De provincie stimuleert het fietsverkeer op de korte en middellange afstand, met name in stedelijke gebieden en naar economische centra, scholen en recreatieve voorzieningen. De fiets speelt een belangrijke rol bij het stimuleren van het openbaar vervoer als onderdeel van de totale mobiliteitsketen.

De provincie werkt de komende jaren aan een sluitend bovenlokaal fietsnetwerk met directe, aantrekkelijke en comfortabele fietsroutes, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen utilitair en recreatief fietsverkeer.

De provincie heeft als doel een fietsnetwerk welke een (sociaal) veilig en comfortabel gebruik van de fiets bevordert. De nadruk ligt hierbij op sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Speciale aandacht bij de inrichting gaat uit naar het bermbeheer en de verlichting van de fietspaden. Ook wordt gewerkt aan de instandhouding van fiets- en voetveren die belangrijke schakels vormen in het bovenlokale fietsnetwerk.

Speciale aandacht zal uitgaan naar de barrièrewerking. Prioriteit krijgen veilige fietsverbindingen op schoolroutes. De gevolgen voor de fiets bij het oversteken van water, spoor en grote weginfrastructuur zullen de komende periode specifiek in beeld worden gebracht en zal worden betrokken bij (grote) infrastructurele werken. Per regio zal gelet worden op de goede aansluiting van de fietsnetwerken van de verschillende wegbeheerders. Naast het opzetten van een netwerk van fietsverbindingen wordt gewerkt aan goede fietsstallingen.

## **Regionaal fietsbeleid**

De Kaderwet geeft het Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN) op het gebied van verkeer en vervoer een groot aantal taken en bevoegdheden. Rheden maakt deel uit van het KAN.

Het KAN is bezig met het opstellen van het rapport "Regionaal fietsnetwerk KAN". Hierin is het fietsbeleid van het KAN verwoord. Er wordt van uitgegaan dat de fiets een belangrijke rol kan vervullen bij het aanpakken van de mobiliteitsproblematiek. Met name het fietsgebruik voor de korte afstanden wordt gestimuleerd. Er wordt geen onderscheid gemaakt in een utilitair of recreatief fietsnetwerk.

Vanuit het KAN wordt ingezet op het beter benutten van het bestaande fietsnetwerk door te investeren in de kwaliteit van de belangrijkste fietsverbindingen tot 7,5 kilometer. Hierbij wordt gedacht aan betere fietspaden en goede stallingvoorzieningen voor de fiets bij overstappunten.

Het regionale fietsnetwerk heeft de volgende gebruikersdoelen:

1. Toetsingskader voor subsidieaanvragen, subsidieaanvragen van fietsprojecten welke op het regionale netwerk staan krijgen prioriteit.
2. Reserveren van ruimte voor de fietser; de opgenomen regionale fietsverbindingen wegen mee bij regionale en gemeentelijke planvorming (bijvoorbeeld woningbouw).
3. Vergroten van en streven naar een gelijkwaardige kwaliteit van regionale hoofdfietsroutes.
4. Vergroten herkenbaarheid en samenhang van regionale fietsroutes (o.a. corridors)
5. Beleidskader voor overleg met Rijk, Provincie, gemeenten, recreatieschappen en andere groeperingen t.a.v. fietsbeleid.

### *Fietstotaalplan Veluwe 2010*

Momenteel wordt er gewerkt aan de totstandkoming van het Fietstotaalplan Veluwe 2010 door de samenwerkende Veluwe-gemeenten. Dit plan richt zich op de recreatieve fietser die gebruik maakt van de normale fietswegen. Het idee is te komen tot een regionale visie op

het fietsproduct om het fietsen op de Veluwe aantrekkelijker te maken. Het geformuleerde doel is dan ook: het gezamenlijk bijdragen aan het herwinnen van de toeristische markt door een vernieuwende en duurzame impuls aan het Fietsproduct Veluwe.

Een onderdeel van het plan wordt een fietsknooppuntensysteem. Hierbij wordt gebruik gemaakt van genummerde knooppunten met plattegronden, waardoor men zelf een route kan uitstippelen.

#### *Doelstellingen RGV en Natuurmonumenten*

Het RGV (recreatiegemeenschap Veluwe) beheert voor de gemeente de verharde en onverharde fietspaden in het Nationale Park Veluwezoom. Zij zijn voorstander om nader onderzoek te doen naar het gebruik van het recreatieve fietsnetwerk. Momenteel hebben ze geen goed zicht op ontbrekende schakels binnen onze gemeente. Wel zijn noodsignalen gegeven over de toestand van de huidige voorzieningen. De meeste voorzieningen dateren uit de jaren 80. Het RGV is voorstander om het kwaliteitsniveau van de huidige voorzieningen te verhogen naar de huidige kwaliteitswensen van de recreant.



Vereniging Natuurmonumenten heeft diverse doelstellingen. Ten aanzien van fietsvoorzieningen is zij van mening dat er momenteel voldoende fietsvoorzieningen op Rhedens grondgebied (Nationaal Park Veluwezoom) zijn gerealiseerd. Zij is geen voorstander van uitbreiding van fietsvoorzieningen tenzij er andere (auto)voorzieningen worden ingeleverd. De recreatieve belasting op het gebied wordt als hoog ervaren.



#### **Bestaand gemeentelijk beleid**

De gemeente Rheden onderschrijft in grote lijnen de doelstellingen van rijk, provincie en regio. Daarnaast speelt in de gemeente een aantal specifieke Rhedense beleidsuitgangspunten. In deze paragraaf worden de relevante nota's, ontwikkelingen, aandachtspunten en overige aspecten verwoord.

#### *Verkeersveiligheidsplan*

Het in 2000 vastgestelde verkeersveiligheidsplan omvat een aanpak waarmee de verkeersonveiligheid binnen de gemeente op structurele duurzame wijze wordt aangepakt. Over fietsen zijn in dit plan enkele passages opgenomen.

Het plan bevat een globale basis voor het gemeentelijke hoofdfietsnetwerk. De routes lopen langs de belangrijkste herkomsten en bestemmingen en ook belangrijke recreatieve fietsroutes staan aangegeven. Waar de fietsstructuur samenvalt met de autostructuur dienen fietsvoorzieningen te worden aangebracht. Daar waar het fietsnetwerk door een verblijfsgebied loopt, is in principe geen speciale voorzieningen noodzakelijk zolang de route geschikt blijft voor het doorgaande fietsverkeer.

Op de 60 km wegen buiten de bebouwde kom zijn in principe geen speciale voorzieningen noodzakelijk. Wanneer wegen onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk zijn fietsvoorzieningen wel wenselijk.

Ook wordt in het plan aandacht gevraagd voor het aanbrengen van stallingvoorzieningen voor fietsers. Deze zouden bij de winkelcentra in Dieren, Rheden en Velp moeten worden aangebracht evenals bij de stations.

**BIJLAGE III. FIETSNETWERK**



- Primaire fietsroutes
- - - Primaire fietsroutes wenselijk
- Secundaire fietsroutes
- Recreatieve fietsroutes

Datum	Nr.	Tijdsduur


**Bijlage III  
Fietsnetwerk**

De afbeelding is bedoeld voor informatie doeleinden en kan afwijken van de definitieve versie. Het is niet aan te spreken op de juistheid van de afbeelding.

**gemeente Rheden**



Besluit	Datum
Bestuur	14-04-05
Directie	HSG 14-04-05
Aanvr. nr.	11/1
Projectnr.	A3
Bijlage III	

  
 Status  
**Concept**

**BIJLAGE IV. KNELPUNTLOCATIES**





## BIJLAGE V. REACTIENOTA

Dit document is de reactienota behorende bij het Fietspadenplan. De reacties zijn verkort weergegeven en daarbij is een antwoord toegevoegd. De positieve reacties zijn buiten beschouwing gelaten; alleen de concrete opmerkingen zijn verwerkt. De zaken die niet rechtstreeks te maken hebben met het fietspadenplan, (zoals over onderhoud, veegbeleid, Veluwetransferium) zijn doorgegeven aan de betreffende afdelingen.

De reacties zijn per persoon weergegeven.

### **Reactie Fietsersbond**

Vaak is onduidelijk waar de betreffende weg ligt. Ons voorstel is om steeds de woonplaatsnaam toe te voegen.

*De knelpuntlocaties zijn genummerd. In Bijlage IV worden deze knelpunten op een kaart weergegeven.*

Toevoegen paragraaf 1.3: Voor veiligheid, leefbaarheid, milieu en gezondheid dient het fietsgebruik sterk bevorderd ten koste van het autogebruik.

*Dit zal in aangepaste vorm worden toegevoegd.*

In het structuurplan is sprake van "gelijkwaardigheid van bestuurders" (fiets t.o.v. auto) Zo'n uitgangspunt mag in dit stuk uiteraard niet ontbreken.

*De gelijkwaardigheid van bestuurders heeft betrekking op de verkeerssituatie in woonwijken. De status van een bestuurder wordt geregeld door middel van de verkeersregels.*

Bereikbaarheid: 2<sup>o</sup> zin: Zes van de zeven dorpen worden voor autoverkeer ontsloten vanaf de A348. Gewenste toevoeging: "voor autoverkeer"

*Wordt aangepast*

Pag 4: Dagelijks ontstaan files . . . op de Arnhemsestraatweg en op de Zutphensestraatweg in de richting van Velp t.g.v. sluijverkeer vanaf de A348 via de verbindingweg, dat het Knooppunt Velperbroek probeert te vermijden.

*Dit wordt niet overgenomen. Het is nu onbekend wat de samenstelling is van het verkeer op de genoemde wegen. Het is mogelijk dat een deel hiervan (ongewenst) doorgaand verkeer is. Bij het nog op te stellen Verkeerscirculatieplan Velp zal hier verder op in worden gegaan.*

Leefbaarheid: Fiets is een milieuvriendelijk vervoermiddel dat bij afstanden tot ca. 7,5km een goed alternatief voor de auto. Voor mensen die geen auto hebben (denk aan scholieren die dagelijks naar hun grootschalige scholengemeenschap fietsen) wordt de fiets gebruikt voor afstanden tot 15 á 20km.

*Wordt aangepast*

Par 2.1: De gemeente Rheden wil het fietsgebruik stimuleren. De basisvoorziening voor de fiets vormt het netwerk van hoofdfietsroutes dat dagelijks gebruikt wordt voor woon-werk/school/winkeldoeleinden en voor recreatief verkeer. Het specifieke recreatieve fietsnetwerk is van belang voor het waarborgen van de recreatieve aantrekkelijkheid van het gebied.

*De tekst wordt enigszins aangepast*

2.4 Wat wordt bedoeld met "verwende luxe vakantiefiets", stelt die extra eisen aan ons fietsnetwerk, in het belang van plaatselijke horeca?

*De ongewenste benaming wordt aangepast.*

Uitvoering van de toplaag in rood asfalt (geen rode verflaag!!) zonder een slijtlaag verdient de voorkeur om de herkenbaarheid te vergroten.

*Wordt aangepast*

3.2 Onderscheid naar functie: Er kan onderscheid gemaakt worden in 4 functies maar er worden er maar 3 genoemd?

*Dit wordt aangepast.*

Hoofd fietsnetwerk: Bij fietsaantrekkende bestemmingen ontbreekt “Het Rhedens” in Dieren (De Punt) en “Het Rhedens” in Rozendaal

*Wordt toegevoegd.*

Verdere uitbreiding van de fietsaantrekkende bestemmingen met Gazelle in Dieren, en diverse sportparken.

*De algemene term sportparken zal worden toegevoegd.*

3.3 Laatste alinea: Het wenselijk hoofd fietsnetwerk staat weergegeven in bijlage III. In feite bevat die bijlage het gehele voorgestelde fietsnetwerk inclusief enkele nog niet bestaande verbindingen. Een deel van de nog niet aanwezig fietsverbindingen ontbreekt. Zouden deze op deze kaart toegevoegd kunnen worden. “hoofd” van hoofd-fiets-netwerk in de tekst kan vervallen.

*De tekst zal worden verduidelijkt.*

4.1 Samenhang: 2<sup>e</sup> alinea: “Gezien het schaalniveau van de gemeente zijn vrijliggende fietspaden niet haalbaar.” Wij denken dat hier zou moeten staan dat vrijliggende fietspaden nodig zijn wanneer een bepaalde intensiteit en van het autoverkeer en/of werkelijke snelheid te hoog is of wanneer er sprake is van een helling. Wanneer een vrijliggend fietspad eigenlijk noodzakelijk is maar niet uitvoerbaar, bijvoorbeeld vanwege ruimtelijke beperkingen, dan zouden maatregelen genomen moeten worden om snelheid en/of de intensiteit van het autoverkeer te beïnvloeden zodat de beoogde veiligheid toch gerealiseerd wordt.

*De tekst zal worden genuanceerd*

Daalhuizerweg: De Daalhuizerweg is nog niet ingericht met een fietsvoorziening. Gezien de wegfunctie (intensiteit en snelheid) zouden hier vrijliggende fietspaden aangelegd moeten worden. Wanneer dit vanwege de beperkte ruimte niet mogelijk is, zou tenminste het stijgende wegdeel van het vrijliggend fietspad te worden voorzien eventueel zou aan de andere zijde volstaan kunnen worden met een fietsstrook of minimaal een fietssuggestiestrook. Wanneer dit niet uitvoerbaar blijkt, dienen er maatregelen getroffen te worden om de snelheid van auto's terug te brengen naar max 30km/u.

*De tekst wordt aangepast. In dit stadium wordt echter nog geen uitspraak gedaan over de concrete uitvoering. Op deze locatie is echter niet voldoende ruimte voor het aanleggen van vrijliggende fietspaden zonder de ontsluitingsfunctie van het autoverkeer te beperken.*

Kruispunt Rheden: Zutphensestraatweg-Oranjeweg/Snippendaalseweg. Dit kruispunt zorgt voor onnodig oponthoud voor fietsers van Rheden naar Velp. Snippendaalseweg heeft 2 afrijstroken (RD en LA) en nagenoeg geen verkeer. Fietsers negeren dit stoplicht vaak. Kunnen afrijstroken hier bediend worden via detectielussen? Beter is natuurlijk hier een rotonde te leggen (met fietsers in de voorrang!)

*Op dit moment is de gemeente bezig met een onderzoek naar de mogelijkheid om dit kruispunt aan te passen. Er wordt eveneens gekeken naar de mogelijkheid van een rotonde. De kruising zal worden opgenomen in de knelpuntenlijst.*

4.1 Verbindingsweg: wanneer hierlangs een fietspad gemaakt wordt, moet het kruispunt met de Zutphensestraatweg wel eerst gereconstrueerd worden (rotonde). Op dit moment is het een levensgevaarlijk kruispunt vanwege o.a. het risico van inhalen over de links-invoeg en verdrijvingsstroken. (Achterhaald Staphorster-oplossing zonder VRI).

*Hier wordt rekening mee gehouden. In dit stadium van het fietspadenplan wordt hier verder nu nog niet op ingegaan.*

4.3 aantrekkelijkheid: Bovenaan blz. 13. . . . . Fietsvoorzieningen dienen in het kader van de sociale veiligheid goed zichtbaar te zijn. Toevoegen: goed verlicht  
*Dit wordt aangepast*

De onderverdeling van de wegvakken van de Hoofdstraat in 2 en 3 zou misschien beter aangeduid kunnen worden als: Velp-Arnhemsestraatweg tot Daalhuizerweg (vanaf Wilhelminastraat tot kp Daalhuizerweg) en Velp-Zutphensestraatweg (van KP Kennedylaan tot Rheden). Daartussen ligt Velp-Hoofdstraat (1).  
*Dit wordt verduidelijkt.*

Rotondes: Om de aantrekkelijkheid, de uniformiteit binnen de gemeente en daarmee de verkeersveiligheid van de doorgaande fietsroutes te verbeteren is het wenselijk dat de fietsers voorrang krijgen op rotondes. Dit geldt zowel voor de rotonde Beekhuizenseweg – Zutphensestraatweg als de rotonde Arnhemsestraatweg – Groenestraat.  
*De tekst wordt genuanceerd en aangepast.*

4.4 Veiligheid: Bromfietzers ... In deze alinea wordt ingegaan op de plaats van de bromfietser op de weg. Het zou goed zijn ook aan te geven in hoeverre het fietsrouten netwerk ook (of niet) bedoeld is voor bromfietzers, omdat dit van belang is bij de vormgeving van de onderdelen van het netwerk. (Vermeden moet worden dat die discussie later gevoerd moet worden wanneer bepaalde onderdelen gerealiseerd worden of heringericht.)  
*Hier komt een toelichting op*

4.4: 3<sup>e</sup> alinea: De mogelijkheid van een 2-richtingen fietspad aan één zijde van de weg zou beperkt moeten worden tot situaties waarbij de erffunctie van de weg klein is en als het er niet toe leidt dat een belangrijk deel van de gebruikers op vrij korte afstand 2x de weg moet oversteken (omdat zij eerst van de rechterkant naar het linksliggende pad moeten, en vervolgens verderop weer naar de rechterkant van de weg worden gestuurd), en als voor alle weggebruikers volstrekt duidelijk is dat er een 2-richtingenfietspad is.  
*De tekst wordt aangepast.*

Spoorviaduct de Steeg: Bij renovatie wordt 80km/u regime gewijzigd in 60km/u met rijstrookscheiding  
*De tekst wordt aangepast*

Kruising Kanaalweg – Spankerenseweg: De positie van de fiets moet worden verbeterd en niet alleen worden meegenomen.  
*Wordt aangepast*

4.6 In de opsomming in de 1<sup>e</sup> alinea moeten de locatienummers worden aangepast  
*Wordt aangepast*

5.3: In de 1<sup>e</sup> alinea zou voor de duidelijkheid i.p.v. “fase 1” misschien beter kunnen staan “korte termijn, voor eind 2007”  
*Wordt aangepast*

6.2: Vraag: wordt in het uitvoeringsplan van alle als zodanig in 5.3 vermelde knelpunten aangegeven hoe en wanneer ze worden aangepakt, dus ook voor de knelpunten die niet gekoppeld zijn aan een project zoals “Hart voor Dieren”?  
*Ja, dit komt in het uitvoeringsplan gedetailleerder aan de orde. In dit uitvoeringsplan zullen oplossingen verder uitgewerkt worden, en zal een inschatting worden gemaakt van de kosten. Hiervoor zullen dan wel middelen voor beschikbaar moeten komen.*

6.3: Blz. 22, 5<sup>e</sup> alinea: Voor de kortparkeerfunctie wordt alleen gezegd dat daar geen aanbindmogelijkheid voor nodig is, maar niet wat er dan wel moet zijn. Graag eisen aan dit parkeermiddel (dus beter dan een voorwielklem, om omvallen en kromme voorwielen te voorkomen).

*Wordt aangepast. We streven naar stallingen die voldoen aan de Fietsparkeur.*

Bijlage II, gemeentelijk beleid, 3 alinea: Daar staat: "Daar waar het fietsnetwerk door een verblijfsgebied loopt, zijn geen speciale voorzieningen nodig." Wel zou gewaarborgd moeten worden dat de betrokken weg(delen) blijvend geschikt zijn voor doorgaand fietsverkeer. De functie "fietsroute" dient dus gewaarborgd te worden.

*Wordt aangepast.*

Bijlage III. Hoofd fietsroutes Velp aansluitend op buurgemeente Arnhem: -fietspad brug A12 over IJssel, via dijkfietspad / de Beemd, utilitair verkeer richting Duiven-Nieuwgraaf, Westervoort en Lathum / Angerloo

*Dit ligt buiten de gemeente*

Hoofdroute: Kerkallee-Alexanderstraat-Ommershofselaan-Wilhelminastraat  
-Nordlaan-Daalhuizerweg

*Dit wordt gezien als een secundaire route.*

Kennedylaan is als hoofdroute aangegeven maar functioneert niet over de volle lengte als zodanig. Alternatieve routes voor Kennedylaan: IJsselstraat of Kerkstraat etc. en Emmastraat-Schoolstraat.

*De hoofdroute op de Kennedylaan is ingekort tot aan het ziekenhuis. De alternatieve route is aangeduid als secundaire route.*

Ziekenhuis Velp zou voor fietsers toegankelijk gemaakt moeten worden vanaf Broekstraat (voorkeur) en/of Waterstraat.

*Deze doorsteek is reeds aanwezig als fietspad.*

De route door Biljoen is ook een belangrijke recreatieve route. Route gaarne opnemen op routekaart.

*De route is opgenomen als recreatieve route.*

5.1 en 5.3 Bladzijde 20, Velp-Hoofdstraat: De huidige combinatie van functies moet als onverenigbaar beschouwd worden. De volgende functies zijn aanwezig: intensieve verblijfs-/erffunctie, stroomfunctie voor autoverkeer met hoge intensiteit en 50km/u regime (gebiedsontsluitingsweg bibeko), hoofdroute voor fietsers, OV-busroute. Deze combinatie van functies, in het bijzonder de erffunctie samen met de stroomfunctie (50km/u) levert een ongewenst veiligheidsrisico.

*De hoofdstraat in Velp is een belangrijke straat met verschillende verkeersfuncties. Deze straat is voor alle vervoerswijzen en gebruikers een belangrijke weg. In het verkeersveiligheidsplan is deze weg vastgesteld als een gebiedsontsluitingsweg. De inrichting is hier zoveel mogelijk op aangepast. De situatie ter plaatse is niet ideaal. De ruimte is beperkt en het winkelgebied vergt ook ruimte. Ook zijn er langspaarplaatsen. Het komende jaar wordt het verkeerscirculatieplan opgesteld, waarin op een algemene wijze wordt gekeken naar de verkeerscirculatie.*

5.1 en 5.3 25 Velp-Station (fietsenstalling) Velp-Station scoort in de keuzematrix erg laag met maar één +, dit is echter wel een grote + omdat de automobilist die vanwege de goede voorzieningen bij het station verleid kan worden om met fiets en trein te reizen naar bijvoorbeeld Utrecht of Amsterdam, wel een heleboel autokilometers uitspaart.

*De keuzematrix moet als indicatief worden beschouwd. Een lage totaalscore wil niet zeggen dat dit niet belangrijk wordt gevonden. Om de fiets aantrekkelijk te houden vinden wij als gemeente de voorzieningen bij het station van groot belang. In de fasering is deze dan ook voor de korte termijn meegenomen.*

### **Reactie K. Meeuwissen**

Voorstel: vrijliggend fietspad naar het theehuis “De Posbank”.

*In het afgelopen jaar is intensief gekeken naar het recreatieve verkeer op De Posbank. In dit kader en gezien de geringe financiële middelen is een vrijliggend fietspad op De Posbank momenteel niet realiseerbaar.*

Voorstel een fiets/wandelpad onder de spoorbaan (d.m.v. een tunnel) in het “Ketjensbos” in Worth-Rheden.

*Een fietsroute door het Ketjensbos zou een mogelijkheid kunnen zijn. Dit is echter afhankelijk van de houding van ProRail ten opzichte van de spoorwegovergang. In de toekomst zal worden gekeken naar deze mogelijkheid.*

### **Reactie M. Boij**

Op rotondes conformeren aan het landelijk voorgestelde beleid: binnen de bebouwde kom voorrang voor fietsers en buiten de bebouwde kom voor autoverkeer

*Wij zijn het eens met deze opmerking. Wij streven in onze gemeente naar voorrang voor fietsers op rotondes. Slechts wanneer de veiligheid van de fietser in gevaar komt, wordt gekeken naar andere mogelijkheden.*

Voorrang voor fietsers op vrijliggende fietspaden langs een voorrangsweg. Dit geldt met name wanneer het fietspad bij een kruising afbuigt van de voorrangsweg.

*Zolang de veiligheid van de fietser niet in gevaar komt, is de gemeente Rheden voorstander van voorrang voor fietsers op fietspaden langs voorrangswegen.*

*Soms wordt er vanuit de veiligheid van de fietser voor gekozen om dit niet te doen. Op plekken waar dit gevaarlijke situaties oplevert, wordt het fietspad als het ware afgebogen en de fietser uit de voorrang gehaald. Per locatie moet worden bepaald of de situatie veilig genoeg is en de fietser niet over het hoofd wordt gezien.*

### **Reactie Willemina Gerritsen**

Herstellen van de spoorwegovergang tussen de Harderwijkerweg en de Kanaalweg.

*Dit is helaas niet mogelijk. Op verzoek van ProRail en de Provincie is deze spoorwegovergang een aantal jaren geleden gesloten. Het ligt niet in de lijn van het gemeentelijk beleid deze opnieuw open te stellen.*

Langs de Kanaalweg ligt geen fietspad tussen de Broekdijk en de Kappersweg.

*Parallel aan de Kanaalweg loopt aan de andere kant van het kanaal de Van Rensselaerweg. Deze weg is bedoeld als fietsverbinding. De fietser heeft hier alle ruimte zonder veiligheidsproblemen.*

Langs de Kanaalweg richting Eerbeek staan op grondgebied van de gemeente Rheden staan geen waarschuwborden voor “fietsers op de rijbaan”. Verder op het grondgebied van de gemeente Brummen staan deze borden er wel.

*Op dit stuk weg mag niet meer gefietst worden. Dat is ook de reden dat er geen waarschuwborden staan.*

Bij de kruising van de Van Zwietenlaan-Harderwijkerweg houdt het fietspad abrupt op.

*Deze aansluiting is reeds als knelpunt opgenomen in het fietspadenplan.*

Bij de rotonde (Heideroos) heb ik als fietser voorrang maar bij de rotonde in Dieren aan dezelfde Harderwijkerweg heb ik geen voorrang.

*Deze situatie zal worden opgenomen in het fietspadenplan. Het doel is om de fietser hier in de voorrang te brengen.*

Het aanleggen van een goed fietspad door het dorp Laag-Soeren aan beide zijden van de Harderwijkerweg.

*Er is niet voldoende ruimte langs de Harderwijkerweg in Laag-Soeren om hier vrijliggende fietspaden aan te leggen. De aanleg van de rondweg om Laag-Soeren is één van de maatregelen om het verblijfsklimaat in Laag-Soeren te verbeteren. Hierdoor kan de Harderwijkerweg worden ontlast en 30 km/uur worden ingevoerd. De fiets krijgt hierdoor meer ruimte en een veiligere positie op de weg.*

### **Reactie Dhr. P.R. van der Zouw**

Opvallend zijn de regelmatig voorkomende op zich correcte, juiste en algemene vaststellingen en constatering. Blijkens de tekst verbindt de Gemeente Rheden hier helaas voor haarzelf geen wens, wil of streven aan. ( Bijvoorbeeld: “Het is gewenst dat”, “zijn van belang”, “dienen te zijn”, er mag/moet wel/geen).

*Een groot aantal van bovenstaande zinsneden zijn aangepast. Deze waren onbedoeld vaag geformuleerd. Een aantal aspecten blijven echter gedefinieerd als ‘wenselijk’. Dit heeft te maken met de wens van de gemeente om bepaalde zaken te realiseren, waarbij de realisatie echter niet noodzakelijk is. Hierdoor wordt dus een voorkeur uitgesproken.*

1.3 Achtergrond: Als aanvulling zou nog in de tekst verwerkt kunnen worden dat iedere verreden fietskilometer in ieder denkbaar opzicht goedkoper is dan een vergelijkbare verreden autokilometer. Dit geldt voor zowel minder ruimtebeslag en aanleg/onderhoud infrastructuur(minder kosten), minder ziektekosten(meer beweging is gezonder), minder milieuvervuiling(minder kosten), meer psychisch welbevinden(minder kosten), minder verkeerscongestie(was al genoemd)(minder kosten).

*Deze opmerking is verwerkt.*

2.3 Hoofdroutes Deze paragraaf is niet krachtig geformuleerd en lijkt een vrijblijvende constatering.

*Deze opmerking is verwerkt.*

Bij de zin: “.....het realiseren van snelle, directe routes” moet nog toegevoegd worden: “met comfortabel wegdek”.

*Dit wordt in de daaropvolgende alinea daarna aangegeven.*

2.4 Recreatief fietsnetwerk: Waarom wordt er geïnvesteerd in een fietsknooppuntensysteem, terwijl de staat van de fietspaden te wensen over laat. Het geld kan beter hierin worden geïnvesteerd.

*De realisatie van het fietsknooppuntensysteem is een ontwikkeling die wordt geïnitieerd door de samenwerkende Velwegemeenten. Vanuit de gemeente Rheden betekent dit een geringe investering. De staat van onderhoud van de recreatieve fietspaden laat inderdaad te wensen over. Op dit moment is de Recreatie Gemeenschap Veluwe (RGV) hier echter voor verantwoordelijk. Gezien de bezuinigingen binnen de gemeente Rheden zullen er de komende tijd echter weinig mogelijkheden zijn om extra investeringen te doen.*

Verplaatsing en uitbreiding van het Veluwetransferium

*Wij hebben kennis genomen van de opmerking en doorgegeven aan de projectleider.*

3 Wenselijk fietsnetwerk: Op de kaarten van bijlage III en IV ontbreken de routes van de buurgemeentes.

*Hier is bewust voor gekozen, omdat wij verantwoordelijk zijn voor ons eigen grondgebied. Hiermee worden discussies over routes buiten de gemeentegrenzen voorkomen.*

Bijlage III: Recreatieve fietsroutes “wenselijk”, als nieuw begrip toevoegen aan de kaart.  
*Dit maakt de kaart onnodig complex. Hier is bewust niet voor gekozen.*

Daar waar (gewenste)Recreatieve routes samenlopen met (gewenste)Primaire/Secundaire fietsroutes deze door middel van een tweekleurige (stippel)lijn aangeven.

*Dit maakt de kaart onnodig complex. Hier is bewust niet voor gekozen.*

Het Fietspad dat over het Rozenbos en de Holleweg loopt, de Beekhuizensweg kruisend naar het fietspad toe dat door het Asselt loopt, ontbreekt op de kaart.

*Deze is toegevoegd*

De Bentincklaan langs het spoor in de Steeg maakt ook deel uit van de Royal Rheden, is tevens verder ook een recreatieve en secundaire fietsroute en ontbreekt op de kaart.

*Wordt toegevoegd*

Op de grens van Rheden en Rozendaal staat bij Velp een Recreatieve fietsroute ingetekend die niet bestaat. Ter plaatse is slechts een wandelbospad en/of ruiterroute.

*Het is ons onduidelijk over welke route het gaat*

De Recreatieve routes bij Biljoen, van Spaenallee, Biljoen, Overhagense deel van de Lathumse Veerweg ontbreken op de kaart. Dit is deels de Rheden Royaal route! en tevens ook deels de Kulturroute an Lippe und IJssel.

*De routes bij Biljoen en de Lathumse Veerweg zijn toegevoegd. De overige routes zijn wel recreatief, maar worden niet gezien als de meest belangrijke fietsroutes*

Een tunneltje onder de A 348 door, die Biljoen en de Lathumseveerweg binnendijs met elkaar verbindt is gewenst.

*Gezien de bezuinigingen van de gemeente Rheden is het niet mogelijk om gehoor te geven aan dit soort kostbare wensen. Bovendien wordt de huidige route niet als te lang bevonden. De omrijafstand is hier slechts 700m en licht op een traject van vele kilometers.*

De gewenste Primaire route in het verlengde van de Laarweg in Velp is een goed idee. De Route moet echter wel de Laarweg volgen en niet de Parallelweg zoals op de kaart staat.

*Dit wordt aangepast*

De Brinkweg, Roggeweg, een deel van de Haverweg en de Lentsesteeg zijn ook (lokale) Recreatieve Fietsroutes die ontbreken op de kaart

*De kaart was niet bedoeld als een uitputtende lijst met fietsroutes, maar een overzicht van de belangrijkste routes. Deze fietsroutes worden niet gezien als de meest belangrijke fietsroutes.*

Recreatieve Fietsroute vanaf de Brinkweg doortrekken via de Weilanden van het Worth-Rhedense Broek bij de N 785 langs het spoor en naar Overhagen/Biljoen is ook gewenst.

*Dit wordt niet gezien als een haalbare mogelijkheid gezien de route over particulier terrein loopt.*

Lathumseveerweg en fietsroute langs de A 348 is meer nog een Recreatieve route dan een Primaire route dus dat dient ook op de kaart weergegeven te worden.

*Aangezien hij ook wordt gezien als hoofdfietsroute, krijgt hij deze kleur. Dit wil niet zeggen dat hij niet bestemd is voor recreatief verkeer.*

Terrein van “De Groot” daar loopt op dit moment geen fietsroute overheen zoals wel op de kaart staat, alleen eromheen. Eroverheen is wel gewenst vanwege de directheid. De route eromheen kan dan t.z.t. vervallen t.b.v. de natuur.

*Dit wordt niet gezien als een haalbare mogelijkheid gezien de route over particulier terrein loopt.*

De Broekdijk bij het Soerense Broek is momenteel zeker wel een buitengewoon aantrekkelijke en regelmatig gebruikte Recreatieve fietsroute die ontbreekt op de kaart.  
*Is toegevoegd*

Ook het stukje Badhuislaan dat tussen de Harderwijkerweg en de Dierenseweg/Kanaalweg ligt verbindt de Broekdijk direct met de Veluwe en ontbreekt op de kaart.  
*Is toegevoegd*

Nachtegaalspad in Dieren is een Secundaire fietsroute en ook een Recreatieve route die momenteel ontbreekt op de kaart  
*Is toegevoegd*

Route Oude Arnhemseweg, Zuidlaan, Schapenbergweg is een zeer gewenste Recreatieve route van Lappendeken naar Dieren  
*De kaart was niet bedoeld als een uitputtende lijst met fietsroutes, maar een overzicht van de belangrijkste routes. Deze fietsroutes worden niet gezien als de meest belangrijke fietsroutes.*

De Oostlaan langs Dieren-West en verder Westelijk langs de Spelerij naar de Plaggenweg is ook een gewenste Recreatieve route door de meerdere aantakingsmogelijkheden op de wegen in Dieren-West  
*De kaart was niet bedoeld als een uitputtende lijst met fietsroutes, maar een overzicht van de belangrijkste routes. Deze fietsroutes worden niet gezien als de meest belangrijke fietsroutes.*

Doesburgsedijk en Ellecomsedijk zijn Recreatieve fietsroutes die ontbreken op de kaart  
*Is toegevoegd*

3.1 Onderscheid naar gebruik: Bij : “belangrijkste eisen die dan worden gesteld aan een fietsnetwerk zijn: direct, snel, en veilig.” moet nog, “comfortabel(wegdek)” aan toegevoegd worden.  
*Is toegevoegd*

4 Knelpuntanalyse: In het algemeen kan gesteld worden dat tussen Dieren-West, Dieren-Zuid, Dieren-Centrum Ellecom en Doesburg, de Recreatieve fietsroutes, en in Dieren-Centrum zelfs de Primaire fietsroute, zijn ondervertegenwoordigd. *Het is wenselijk om dit gebied een forse recreatieve kwaliteitsimpuls te geven. Dit kan mede in het kader van het Havikerpoortproject samen met Hart van Dieren.*  
*Het recreatieve netwerk is gebaseerd op de bestaande fietsroutes. Het past niet binnen ons huidige (sobere) beleid om het aantal routes uit te breiden. Wel zijn we bezig in het gebied van Havikerpoort te zoeken naar nieuwe mogelijkheden. Zo is het idee om in de toekomst een deel van het fietsknooppuntensysteem door dit gebied te laten lopen. Ook wordt er gedacht aan een recreatieve route die wordt aangesloten op de Ellecomsedijk in de buurt van de brug over de Ijssel.*

4.1 Samenhang: Daalhuizerweg: Fietssuggestiestroken zijn eigenlijk ondingen. Maar het is ook zo dat een gekleurde strook met een duidelijk zichtbare en voelbare belijningsmarkering



toch een beperkte snelheidsbeperkende werking heeft op een deel van de automobilisten. Dus beter iets dan niets.

*De gemeente streeft naar vrijliggende fietspaden op routes waar dit nodig is. Op enkele locaties is dit ruimtelijk niet inpasbaar. Op locaties met langspaarkeerplaatsen is het niet mogelijk om fietsstroken aan te leggen. Hier wordt dan gekozen voor fietssuggestiestroken. De rode kleur moet de plek van de fietser benadrukken en biedt zo meer veiligheid.*

De kruising Daalhuizerweg-Arnhemsestraatweg leent zich door de ruime opzet goed voor de aanleg van een rotonde.

*Op dit moment zijn we bezig met een onderzoek naar de mogelijkheid van de inpassing van een rotonde op deze kruising. Voor het eind van 2005 verwachten wij uitsluitsel of dit mogelijk is.*

Verbindingsweg: is geen knelpunt en kan worden geschrapt van de lijst. Een betere oplossing zou een "verlengde Haverweg" zijn.

*In het complete fietsnetwerk is dit wel degelijk een missende schakel. Het kan een belangrijke route worden voor fietsverkeer tussen Westervoort en Rheden. Ook voor het recreatieve fietsverkeer ontstaat zo een verbinding waardoor het mogelijk is voor fietsers om een kleine ronde te fietsen. De exacte locatie van deze verbinding ligt niet vast. Het is mogelijk dat er aan de oostzijde bij de Brinkweg mogelijkheden zijn. Een verlengde Haverweg is een interessante gedachte en zal worden meegenomen in de besluitvorming rond de Noord-Zuid-verbinding. De verschillende opties zullen in een later stadium worden bestudeerd.*

Burgemeester de Bruinstraat :Dit is een belangwekkend knelpunt, mede ook vanwege de ontbrekende veilige oversteekmogelijkheid bij de Zutphensestraatweg/Provinciale weg als alternatief. De opleverdatum van de nieuwe fietsroute door het Hart van Dieren is bovendien nog zoveel jaren weg dat een tussentijdse oplossing zeer wenselijk is. De veilige oversteek en duidelijke routing vanuit Brummen naar de Zutphensestraatweg en een duidelijke en veilige routing vanaf Ellecom naar de Hogestraat zou met spoed verwezenlijkt moeten worden. Deze route kan dan als alternatieve (omleidings)route gebruikt worden zowel voor, tijdens als na de bouwwerkzaamheden in het Hart van Dieren.

*Dit is een gedachte die we mee zullen nemen in het proces. De door u voorgestelde route is echter reeds de gangbare route op de relatie Brummen-Ellecom. Deze is eveneens bewegwijzerd. Wel moet met gebruik maken van de verkeerslichten op de kruising Burg. De Bruinstraat – Burg. Willemsstraat.*

Lathumseveerweg: De omrijbeweging waarvan hier sprake is wordt voornamelijk veroorzaakt doordat hier niet over het voormalige fabrieksterrein van "De Groot" worden gereden. Dit is niet juist weergegeven op bijlage III. Deze route wordt bovendien weinig utilitair gebruikt. Bovendien is de huidige route voor de recreatieve fietsers aantrekkelijk gesitueerd.

*De kaart is aangepast, de voorgestelde route loopt echter over particulier terrein en is daarom niet uitvoerbaar.*

4.3 Aantrekkelijkheid: "Vormgevingselementen zoals het verloop van boogstralen!, markering en verharding dienen duidelijk zichtbaar te zijn", kan ook wel vervangen worden door: "Routing, bochten, markering, beplanting en verharding dienen niet alleen duidelijk zichtbaar te zijn maar ook aantrekkingskracht uit te oefenen op de gebruikers."

*De opmerking is verwerkt.*

Bochten dienen zo geprofileerd te worden dat twee fietsers naast elkaar met een snelheid van 15 km per uur probleemloos de bocht kunnen nemen.

Ook haakse aansluitingen dienen voorkomen, danwel gesaneerd te worden. Beter aansluitingen zijn triangelkruisingen of bij ruimtegebrek op zijn minst een vloeiend bochtverloop van het asfalt die de vloeiende stuurmogelijkheden van de fietsers volgt.

*De genoemde opmerkingen volgen uit de stelling dat de fietspaden aantrekkelijk en veilig moeten zijn. Tekstueel zal er derhalve geen aanpassingen worden gedaan. Het streven van de gemeente is wel dat wanneer er mogelijkheden zijn (zowel ruimtelijk als financieel), dergelijke knelpunten te verbeteren.*

Hoofdstraat (1) Nog eerst even duidelijk stellen om welk traject het hier precies gaat! Van waar tot waar.

*Wordt aangepast*

Diverse opmerkingen over de staat van onderhoud van het wegdek.

*In dit fietsplan wordt niet gekeken naar dit schaalniveau. De opmerkingen over de staat van onderhoud zijn doorgegeven aan de betreffende afdeling. De herinrichtingsideeën worden meegenomen bij de planvorming in het uitvoeringsplan.*

Rotonde Beekhuizenseweg-Zutphensestraatweg: De aantrekkelijkheid van deze rotonde voor recreatieve fietsers zou kunnen verbeteren door het aanbrengen van bebording voor fietsers richting de recreatieve bestemmingen op de Veluwe.

*Er komt geen aanvullend bewegwijzeringssysteem. Het beleid in de gemeente is juist om de bebording te versoberen. In het kader van het Veluwetransferium wordt er echter wel het een en ander veranderd.*

Fietsverbinding Heuvenseweg: Na aanleg van deze fietsverbinding moeten fietsers vanuit de Heuvenseweg richting rotonde moeten dan of oversteken of tegen het fietsverkeer in fietsen. Ook fietsers vanuit Velp moeten of oversteken richting Heuvenseweg of omrijden via de rotonde.

*Een onderdeel van het plan vormt het maken van een 2-richtingsfietspad tussen de Heuvenseweg en de rotonde. Fietsers vanuit Velp kunnen inderdaad het beste omrijden via de rotonde.*

VRI Arnhemsestraatweg-Oranjeweg: Uiteindelijk is een rotonde waarbij auto en fietsverkeer van elkaar gescheiden zijn en fietsverkeer voorrang heeft een betere oplossing.

*Dit is een oplossing waar momenteel ook naar wordt gekeken.*

4.4 Veiligheid: Spoorviaduct De Steeg: Allereerst zou het ook wenselijk zijn om hier een snelheidslimiet in te voeren van 60 km. De profilering van dit weggedeelte is dusdanig breed dat hier voor het viaduct een extra slinger in de weg gelegd zou kunnen worden om de snelheid van auto's af te remmen.

*De maximumsnelheid zal worden teruggebracht naar 60 km/u. Ook zal het wegprofiel ter plekke worden aangepast. De fietsstroken zullen worden verbreed. Er wordt eveneens gekeken naar de mogelijkheid van een wegverspringing of versmalling.*

4.5 Comfort: Glad asfalt zonder ongelijke overgangen wordt al jaren door fietsers gewenst. Wat kunnen fietsers verwachten van de Gemeente als voor de huidige formulering wordt gekozen. Betekent dit dat er in de komende jaren gewerkt wordt aan verbetering van de comfortkwaliteit of blijft het bij de vaststelling dat dat slechts wenselijk is.

*Gezien de beperkte financiële middelen van de gemeente is het niet mogelijk om alle fietspaden in perfecte staat te houden. Er zullen dus keuzes gemaakt moeten worden voor uitvoering. Om de kosten te beperken wordt er zoveel mogelijk meegelift met het reguliere onderhoud en rioleringswerkzaamheden. Dit is geen ideaal beleid, maar gezien de huidige de enige mogelijkheid. We hopen dat dit van tijdelijke duur is.*

4.6 Recreatie: Het recreatieve fietsnetwerk is in het geheel niet afgestemd op de huidige eisen die natuurrecreanten stellen. In het algemeen zijn er nog wat ontbrekende schakels en is het comfort en de aantrekkelijkheid van het wegdek vaak ver beneden peil.

*Deze opmerking is erg algemeen en moeilijk te beantwoorden. Gezien de financiële situatie van de gemeente is het niet mogelijk om alle fietspaden in perfecte staat te houden. Bovendien is RGV verantwoordelijk voor het onderhoud en reconstructie van de recreatieve fietspaden. De gemeente Rheden heeft een onderhoudsmethodiek vastgesteld waarbij uitgegaan wordt van een gemiddeld onderhoudsniveau.*

Fietspad Lange Juffer: Op bijlage IV is het fietspad niet helemaal tot de Burgemeester Bloemersweg ingetekend.  
*Wordt aangepast*

Prioritering van knelpunten: Het grote belang dat fietsers hebben bij een glad en comfortabel wegdek moet als een belangrijke factor meegewogen worden. Wat prioriteit betreft zou dit criterium tussen Hoofdroute en Recreatie in moeten komen.

*Er is gekozen voor de huidige criteria. Comfort is hier niet in meegenomen, maar wordt wel als belangrijk gezien. Dit is echter meer een algemene kwaliteitseis.*

5.3 Fasering: Beide rotondes zouden even hoog moeten scoren. Voor beiden geldt dat recreatief fietsverkeer op beide rotondes evenveel hinder ondervindt van de huidige voorrangssituatie.

*Dit is aangepast*

6 Conclusie en aanbevelingen: De conclusie(s) kan ik niet vinden en moet(en) waarschijnlijk nog geformuleerd worden.

*Er wordt een alinea toegevoegd.*

Een apart hoofdstuk of paragraaf zou nog ingenomen moeten worden door het aanleg en onderhoudsbeleid. De Titel zou kunnen zijn: Aanleg, onderhoud, renovatie en reparatie.

*De gemeente Rheden heeft een vastgesteld aanleg en onderhoudsbeleid waarin dit wordt toegelicht.*

Een apart onderdeel vormt nog het veegonderhoud van de goten.

*Dit is een aspect dat thuishoort bij de afdeling openbare werken, en maakt geen onderdeel uit van een fietspadenplan.*