

Verkeersveiligheidsadvies



vvn.nl/participatiepunt

Kenmerken advies:

Naam dossier:

Velp N785

Locatie:

De N785 door de bebouwde kom van Velp en Rozendaal: Schelmseweg, Ringallee, Beukenweg, Beekhuizenseweg

Datum uitgifte advies:

Maart 2022

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;

- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht kunnen geen rechten worden ontleend;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie

Direct en indirect aanwonenden van de N785 in Rozendaal en Velp ervaren in veel opzichten overlast van de provinciale weg N785 die dwars door de bebouwde kom van Rozendaal en Velp loopt.

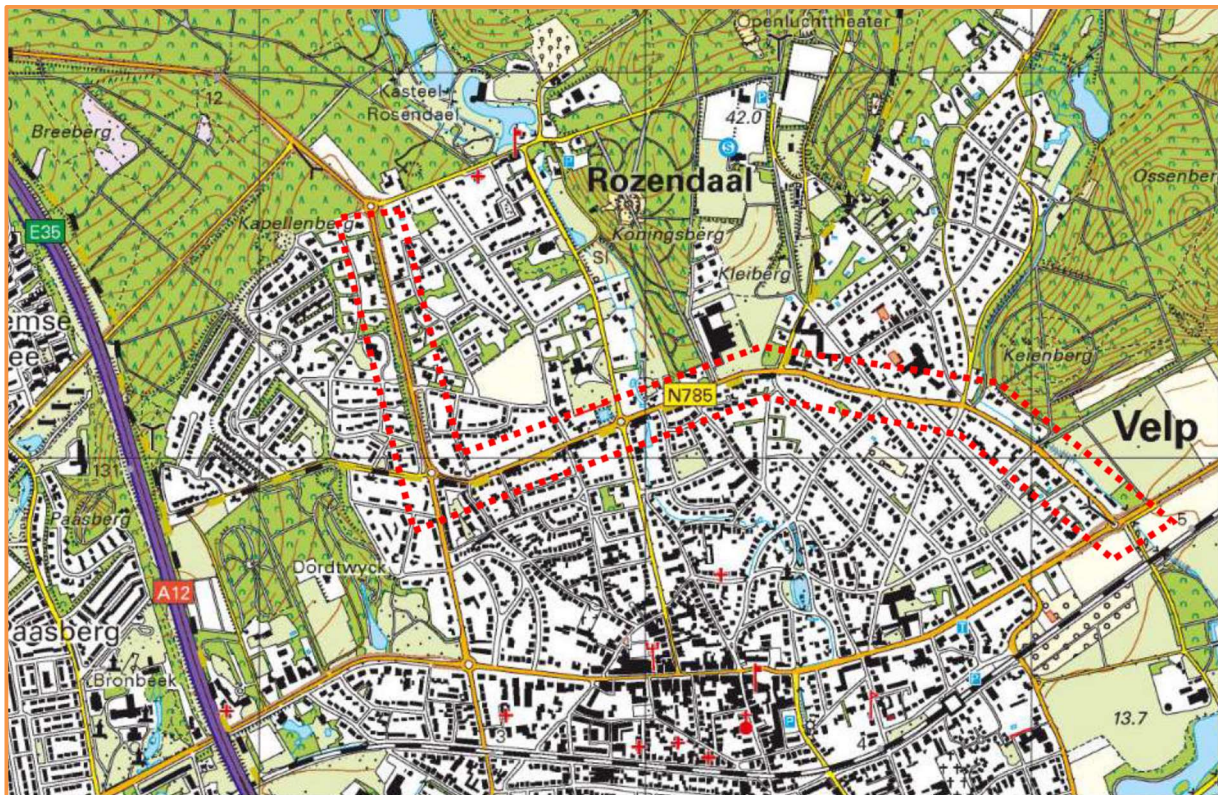


Fig. 1. Topografische kaart met rood omlijnd de N785 door de kom van Rozendaal en Velp

De N785 binnen de kom heeft twee duidelijk verschillende gedeelten:

- **De Schelmseweg**

Gezien vanuit het noorden kent de N785 na de rotonde (Kerklaan) een lange rechtstand met vrijliggende fietspaden, één zijstraat (Hertog van Gelrestraat) en een beperkt aantal erftoegangen tot de rotonde bij de Ringallee. Hier is volgens aanwonenden vaak sprake van een hoge snelheid, hetgeen zeer aannemelijk is gezien de kaarsrechte weg van 700m lang



Fig. 2. Rechte weg nabij H. van Gelrestraat, met een flauwe asverspringing

- De **Ringallee, Beukenweg en Beekhuizenseweg** hebben grotendeels een wegbreedte van ca 8 meter met smalle, rode fietsstroken, allerlei zijstraten en veel erftoegangen. Bovendien wordt er veel en op allerlei plekken overgestoken: Er bevinden zich scholen aan weerszijden en ten noorden zeer veel sportvoorzieningen. Ook moet je als recreatieve fietser of voetganger de N785 oversteken om richting Veluwezoom en de Posbank te gaan.



Fig. 3. Ringallee met fietsstroken, erftoegangen en zijstraten (hier een uitritconstructie)

Probleemstelling

Welke verkeersveiligheidsproblemen doen zich voor op de N785 binnen de kom van Rozendaal en Velp en hoe kan de verkeersveiligheid worden verbeterd?

Probleemanalyse

In deze paragraaf worden alle aspecten benoemd die relevant zijn voor de verkeerssituatie en de verkeersveiligheid van de besproken weg.

Intensiteiten

De intensiteiten op de N785 in Rozendaal en Velp lopen uiteen (zie fig. 4).

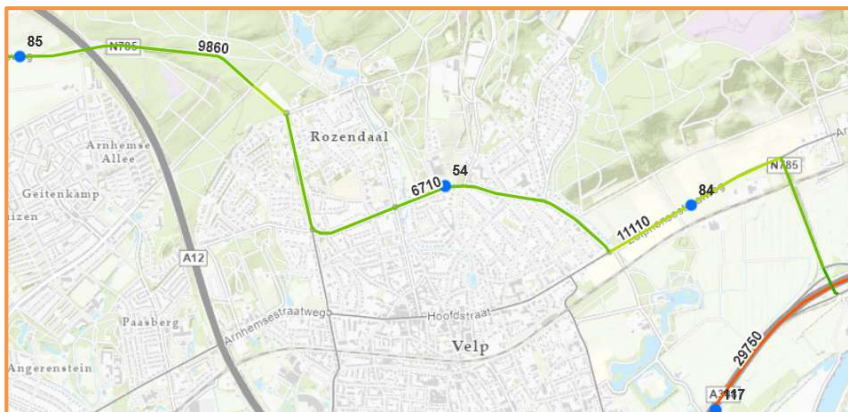


Fig. 4. Werkdagintensiteiten (en v85) in 2020 (bron: Atlas verkeer gelderland). De Ringallee, Beukenweg en Beekhuizenseweg zijn minder druk dan de aansluitende wegvakken van de N785.

Deze getallen zijn enigszins vertekend vanwege de terugval in verkeer tijdens de corona-epidemie. Daarom zijn in figuur 5 ook de aantallen van 2019 weergegeven.



Fig. 5. Werkdagintensiteiten in 2019 (bron: prov. Gelderland). De Ringallee (8540 en 8250 mvt per werkdag) is aanzienlijk drukker dan de Beukenweg en Beekhuizenseweg. Dit kan te maken hebben met de vele sportvoorzieningen ten noorden van de weg, maar ook omdat het autoverkeer vanuit Velp meer op Arnhem e.o. gericht is dan op bestemmingen ten oosten van Velp.

Voor een GOW50 zijn deze aantallen met name op de Ringallee-Beukenweg-Beekhuizenseweg niet hoog. Maar omdat auto's en fietsers van dezelfde weg gebruik maken en de weg ook een woonfunctie heeft met veel oversteekbewegingen, is toch sprake van veel verkeer.

Opvallend is het verschil tussen de Zutphensestraatweg (13430) en de Beekhuizenseweg (6670). De N785 (Ringallee, Beukenweg en Beekhuizenseweg) is een belangrijke ontsluiting voor de woonwijk, de scholen, de vele sportvoorzieningen en de Veluwezoom/Posbank. Aangenomen mag worden dat slechts een deel van deze 6670 doorgaand verkeer richting Arnhem Noord is. Het belang van de regionale verbinding is dus klein, behalve uiteraard bij grote drukte op verkeersplein Velperpoort. Maar daarvoor is de N785 niet bedoeld of hoeft daarvoor toegerust te zijn.

Snelheid

In figuur 4 hierboven is de v85 (snelheid die door 15% ofwel 1000-1300 van de bestuurders wordt overschreden) voor het hele wegvak van de N785 binnen de kom aangegeven: 54 km/h.

De gemeente Rheden en Rozendaal beschikken over preciezere snelheidsgegevens, op basis van floating car-data. Op de Schelmseweg is de v85 vanuit de Kerklaan erg hoog, namelijk 62 km/h. Ruim 1 op de 7 auto's zit daar dus boven. In de andere richting ligt de v85 op 58 km/h, ook behoorlijk hoog.

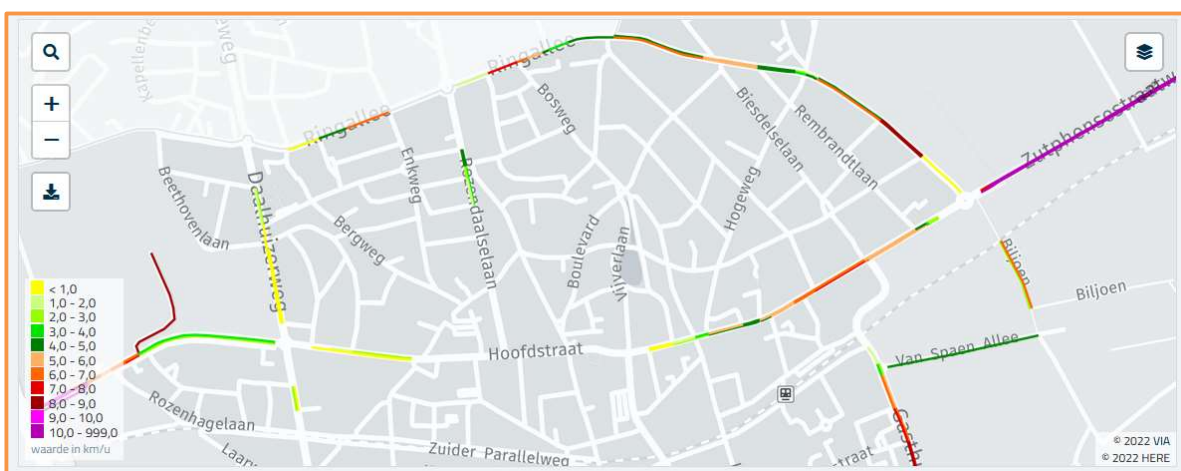


Fig. 6. Overschrijding van de maximumsnelheid o.b.v. floating car data (bron: gemeente Rheden)

In figuur 6 zijn de v85-overschrijdingen van 50 km/h op de Ringallee-Beukenweg-Beekhuizenseweg in beeld gebracht. Per kort wegvak loopt de v85 uiteen, van 50 km/h tot zelfs 58 km/h. Ruim 1 op de 7 motorvoertuigen zit daar dus nog boven.

Op zich zijn dit voor een reguliere 50 km-weg geen bijzonder hoge snelheden, maar voor het gebruik van de route (veel erfontsluitingen, zijstraten, oversteekbewegingen, scholen) en met fietsers op de

rijbaan zijn deze snelheden wel erg hoog. De kans dat een eventueel ongeval afloopt met ernstig letsel is groot.

Onduidelijk is hoe de snelheidsovertredingen zelf verdeeld zijn. Volgens bewoners wordt de route vaak als racebaan gebruikt, waarvan filmpjes circuleren. Mogelijk heeft dit te maken met de rondjes Posbank die vanuit hier te maken zijn.

Ongevallen

De door de politie geregistreerde ongevallen op de N785 in Rozendaal en Velp worden in figuur 7 getoond. Het werkelijk aantal ongevallen ligt aanzienlijk hoger, omdat met name de lichte ongevallen met fietsers en voetgangers nauwelijks geregistreerd worden. Ook bij materiele schade aan auto's komt de politie bijna niet meer langs.

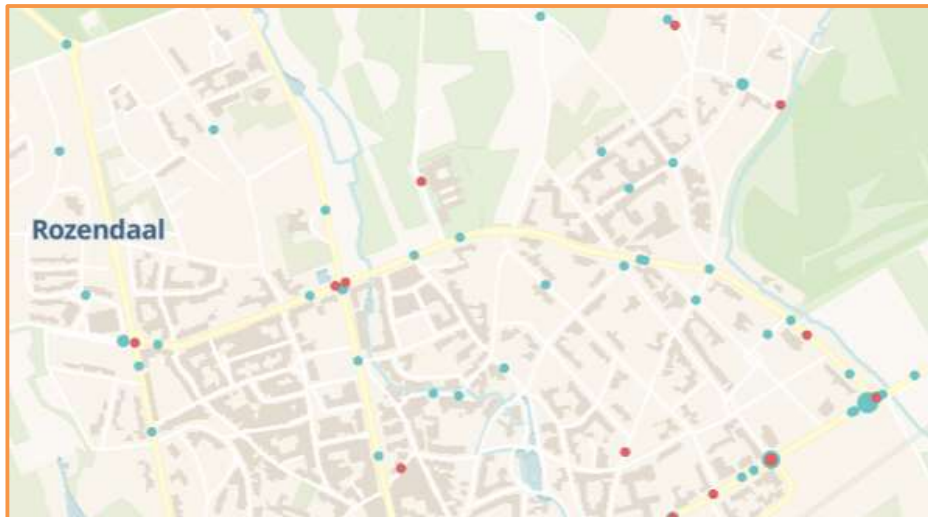


Fig. 7. Ongevallenbeeld 2017-heden. Op een viertal plekken is een ongeval met letsel (rood) geregistreerd en verspreid over de Ringallee, Beukenweg en Beekhuizenseweg zijn ongevallen zonder letsel geregistreerd.

Het aantal ongevallen op de N785 is niet extreem hoog, maar moet niet worden uitgevlakt. 15 geregistreerde ongevallen in 5 jaar is vrij veel. De letselongevallen deden zich vooral bij de rotondes voor. Verder wordt door aanwonenden een hoge mate van onveiligheid ervaren bij de kruising met de Hertog van Gelrestraat en op de gehele Ringallee, Beukenweg en Beekhuizenseweg.

Verder valt op dat op de Schelmseweg tussen de twee rotondes geen ongevallen zijn geregistreerd. Op de Schemseweg is met name sprake van subjectieve en objectieve onveiligheid bij de Hertog van Gelrestraat. De kruising die sinds enkele jaren is aangepast is bovendien een belangrijke schoolroute voor de nieuwe brede Dorpsschool. Ondanks de flauwe rijstrook-uitbuiging is ook nu nog sprake van hoge snelheid van het autoverkeer, door de gestrektheid van de weg (ca 700m tussen de rotondes) met een ruime opzet, deels niet in de banden en met maar één zijstraat. Verder kent de Schemseweg twee voet- en fietsdoorsteekjes (Jachtlaan, Delhoevelaan/Mariendaal, waar sprake is van een (bescheiden) conflict met langzaam verkeer. De kans op letsel en op ernstige afloop zou kleiner zijn, wanneer autobestuurders zich beter aan de snelheid houden of wanneer de snelheid van het autoverkeer fysiek geremd wordt.

De meeste klachten en bijna alle ongevallen bevinden zich op de Ringallee, Beukenweg en Beekhuizenseweg. Factoren die hier een rol spelen bij de onveiligheid zijn:

- Een relatief hoge snelheid op alle rechtstanden. Ook op de flauwe bochten wordt flink doorgereden, omdat men overal voorrang heeft.
- Bij alle zijstraten oversteekbewegingen en afslag-bewegingen. Het betreft veel kinderen en volwassenen op weg naar de sportvelden achter de wijk Beekhuizen. En het gaat om incidentele recreatieve fietsers en voetgangers vanuit Velp Station onderweg naar Veluwezoom en Posbank en vice versa.
- In- en (achter)uitrijbewegingen bij de vele erftoegangen langs de weg

- Schoolroutes, verspreid over de hele wijk (zie fig 8)

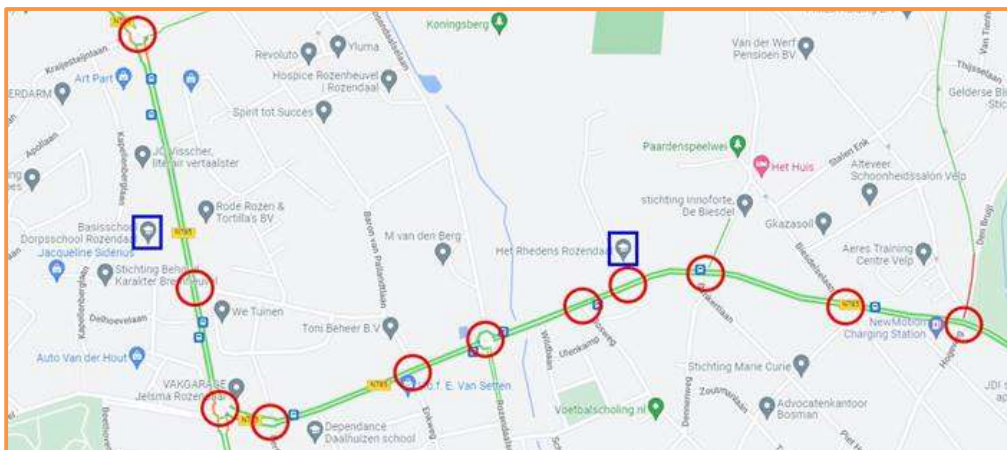


Fig. 8. De oversteekplekken van schoolgaande kinderen: in meer of mindere mate op vrijwel alle kruisingen op de N785. Ook steken kinderen over van en naar gymles. Er liggen maar liefst vijf scholen nabij de N785.

- Roekeloos oversteken nabij het Rhedens Rozendaal door middelbare scholieren, vaak tegen de richting in fietsend. Uiteraard is dit hun eigen keuze, maar door hun leeftijd kunnen zij hun gevaarlijke gedrag niet goed inschatten. De wegsituatie met fietsstroken maakt foutief gedrag gemakkelijker. De scholieren moeten met extra maatregelen tegen zichzelf beschermd worden.
- Bij de uitgang van Veluwezoom en Posbank aan de Beekhuizenseweg voor gemotoriseerd verkeer wordt volgens aanwonenden hard en lang opgetrokken, aanvoelend als als 80 km/h. Ook vanaf de rotondes wordt hard opgetrokken.
- De langspaarkeerplaatsen worden frequent gebruikt, wat bij hogere snelheden en fietsverkeer gevaar oplevert. (Ossendaalselaan en naast kruising Hogeweg-Beukenweg)
- De grote middelbare school Aeres leidt bij het aan- en uitgaan tot gevaar
- Het oprijzicht in de N785 is redelijk goed, bovendien rijden auto's op de N785 meestal op enige afstand van de kant. Op enkele plekken is het uitzicht onvoldoende, zo blijkt uit metingen van de provincie.

Functie in het provinciale netwerk

De provincie betitelt de N785 als een *lokale ontsluitingsweg*, zonder verbindende functie en niet van belang voor het regionaal hoofdnet. De weg valt in de categorie 'maatwerk', hetgeen ruimte biedt om sterk rekening te houden met lokale omstandigheden. De weg wordt ook niet als omleidingsroute gebruikt bij wegwerkzaamheden op andere provinciale wegen.

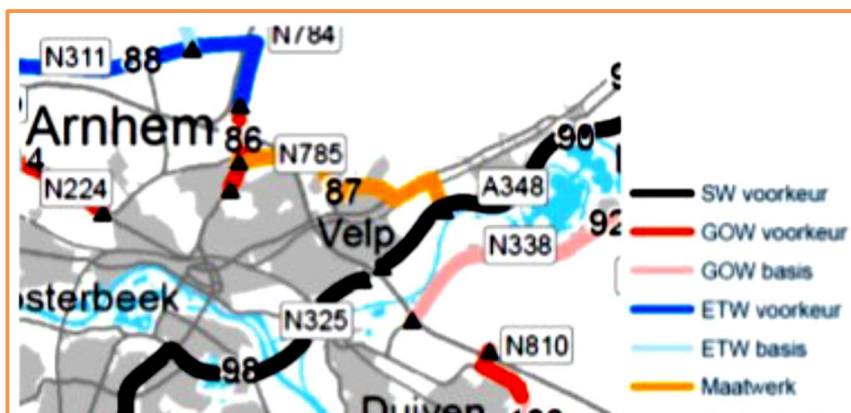


Fig. 9. In oranje de functie en categorie van de weg (bron: provincie)

Dat betekent dat er in principe allerlei mogelijkheden zijn de N785 met name binnen de bebouwde kom anders in te richten: meer gericht op verkeersveiligheid en minder op vlotte doorstroming.

Schouw

Uit de schouw kwamen de volgende bijzonderheden:

- De Schelmseweg ten zuiden van de Kerklaan kent een wegprofiel zoals je buiten de kom verwacht. Aanbevolen wordt om met het groot onderhoud een bandenlijn aan weerszijden toe te passen, eventueel onderbroken i.v.m. de afwatering.
- Bij de Hertog van Gelrestraat is de rijsnelheid vrij hoog, waardoor overstekende voetgangers en vooral kinderen de naderingssnelheid van motorvoertuigen niet meer kunnen inschatten. Dit speelt bij snelheden boven de 50 km/h. Men gaat dan gokken of men nog kan oversteken (bron: Moore).
- Overwogen moet worden om het oostelijke fietspad op ditzelfde wegvak **in twee richtingen** aan te leggen tussen Kerklaan en Hertog van Gelrestraat. Dit voorkomt dat er op een onverwacht punt (bij de Jachtlaan) wordt overgestoken.
- De twee mini-rotondes bij de Daalhuizerweg en de Rozendaalselaan hebben bij de aantakkende fietspaden vaak zeer krappe boogstralen. In combinatie met de hoge gele banden (die nu wel beter zichtbaar zijn dan voorheen) levert dit nog altijd hachelijke situaties op. Aanbevolen wordt de boogstralen te verruimen (trajectvisie provincie). Ook zou bekeken moeten worden om de fietsstroken te verbreden, en het middeneiland t.b.v. vrachtverkeer iets te verkleinen.
- De fietsstroken op het tracé Ringallee-Beukenweg-Beekhuizenseweg zijn veel te smal, waardoor het fietsen naast elkaar ten onrechte wordt tegengegaan. Iets verderop in dit advies wordt op de aanbevolen breedte ingegaan.
- Op de Beukenweg (bij de Dennenweg en Beekhuizenseweg) liggen de kruisingen in een bocht, waardoor het zicht op en vanuit de zijstraten voor naderende autobestuurders op de N785 beperkt is. Dit bleek ook uit metingen van de provincie. De snelheid van dit verkeer is hier eigenlijk te hoog voor een veilige afwikkeling.
- Het aan- en uitgaan van het Rhedens levert hachelijke situaties op, omdat scholieren de grenzen opzoeken, maar ook omdat het autoverkeer 50 mag en blijft rijden. Datzelfde geldt voor de kruisingen waar jeugd oversteeft van en naar de sportvelden (Dennenweg en Beekhuizenseweg). VVN benadrukt hier het belang van snelheidsremmende maatregelen, die de opgroeiende pubers tegen zichzelf beschermen. Ook bij Aeres middelbare school aan de Beukenweg doen zich gevaarlijke situaties voor.
- De aanwonenden hebben in het bijzonder last van hoge tot extreem hoge snelheden van vrij veel auto- en motoren-verkeer. Naast verkeersonveiligheid spelen op het hele traject door de kom problemen met geluid- en soms trillingshinder. Ook zorgt de weg voor veel uitstoot en fijnstof. Een hogere frequentie van handhaving (ook van geluid), ook al is dit voor de politie in de praktijk lastig, kan dit probleem verkleinen.

Duurzaam Veilig Toets

Op basis van het Afwegingskader 30 km/h van het CROW en van een onderzoek van bureau Loendersloot is een toets gedaan naar de mate waarin de wegvakken Schelmseweg en Ringallee-Beukenweg-Beekhuizenseweg voldoen aan de basis-eisen voor een 50 km-weg volgens Duurzaam Veilig.

Schelmseweg

	Vrijliggende fietspaden
	Veilig en gebundeld oversteken
	Veilige schoolroutes
	Weinig erftoegangen / parallelweg
	Rijbaanscheiding (markering/fysiek)
	Geen parkeren langs de rijbaan
	Weinig zijstraten
	Snelheidsremming bij zijstraten



De Schelmseweg voldoet redelijk goed aan de eisen. GOW 30 is daarom niet aan de orde, maar wel is extra snelheidsremming nabij de Hertog van Gelrestraat gewenst, waar de andere oversteken op de Schelmseweg van meeprofiteren.

Ringallee-Beukenweg-Beekhuizenseweg

	Vrijliggende fietspaden
	Veilig en gebundeld oversteken
	Veilige schoolroutes
	Weinig erftoegangen / parallelweg
	Rijbaanscheiding (markering/fysiek)
	Geen parkeren langs de rijbaan
	Weinig zijstraten
	Snelheidsremming bij zijstraten



Bijna alle vakjes kleuren rood, omdat (vrijwel) niet voldaan wordt aan de genoemde criteria. Op basis van bovenstaande gebreken kan een wegbeheerder moeilijk besluiten dit wegvak zo in stand te houden. Vrijwel alles aan de weg scoort slecht. Zoals de provincie zelf al geconstateerd heeft is een wegingdeling met vrijliggende fietspaden (en voetpaden) alleen mogelijk wanneer vrijwel alle bomen gekapt worden, hetgeen vanuit landschappelijk en politiek oogpunt onbespreekbaar is.

De weg blijft voor de verkeersafwikkeling van Rozendaal en Velp van belang. Daarom komt deze weg conform het Afwegingskader 30 km/h beslist in aanmerking als **GOW30**. De wegcategorie (volgend uit de verkeersfunctie) hoeft niet veranderd te worden, alleen zijn er infrastructurele maatregelen nodig om de snelheid op de weg omlaag te brengen. Daarnaast zijn educatie- en handavingsmaatregelen nodig. Conform de motie van de Tweede Kamer (okt 2020) geldt er op termijn binnen de bebouwde kom *altijd* een maximumsnelheid van 30 km/h, tenzij dit anders is aangegeven (met een bord 50, zoals hierboven).

Tenslotte moet vermeld worden dat het verkeer *als geheel* bij drukte en bij een lagere snelheid sneller kan worden afgewikkeld (LaRGaS - langzaam rijden gaat sneller).

Effect van 30 km/h op andere wegen in Velp

Wanneer de Ringallee-Beukenweg-Beekhuizenseweg als 30 km-weg wordt aangemerkt, is een v85 van ruim 35 km/h aannemelijk. Dat betekent theoretisch een extra reistijd van ruim 1 minuut (ca 70 sec). In de praktijk is dat minder (zie tabel). Voorkomen moet worden dat alternatieve routes drukker worden. Daarom is een klein onderzoek (87 ritten) gedaan naar de reistijd via de alternatieve routes (zie fig 10): via Daalhuizerweg-Hoofdstraat (1 en 4) en via Rozendaalselaan-Hoofdstraat (5 en 6). Ook zijn de routes met 30 km/h gereden.

Route	50km spits	50 km geen spits	30 km spits	30 km geen spits
1.	4.24	3.56	5.20	5.16
2. (N785)	3.08	2.44	3.55	3.49
3. (N785)	3.09	3.02	3.54	3.50
4.	4.03	4.53	5.04	6.06
5.	5.09	4.15	5.17	5.34
6.	4.16	4.58	5.48	5.44

Gemiddelde daadwerkelijke rijtijd in minuten

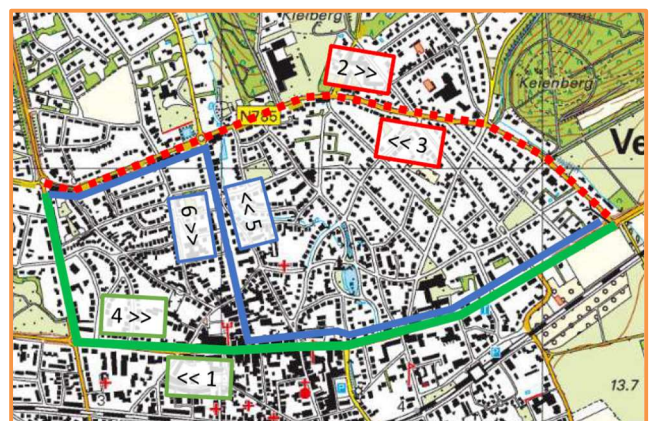


Fig. 10. Alternatieve routes voor de N785

De vier alternatieve routes blijken nu al in bijna alle gevallen een minuut langer te duren dan de N785. Dat betekent dat het terugbrengen van de maximumsnelheid op de N785 geen grote gevolgen op andere wegen zal hebben. Eventueel kan overwogen worden om de Daalhuizerweg en de hele Rozendaalselaan op te waarderen naar GOW30 of ETW30. Alternatieve routes door kleinere woonstraten kunnen met circulatiemaatregelen worden beschermd tegen mogelijk sluipverkeer.

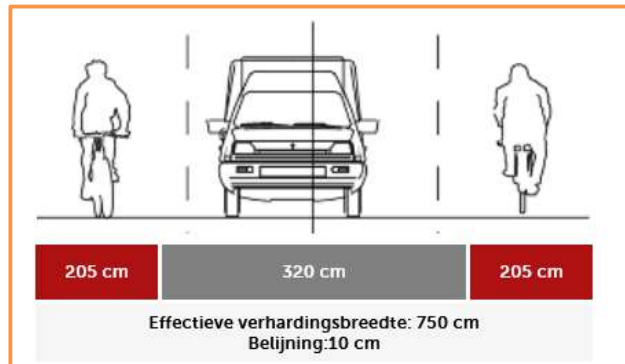
Webtool Fietsstroken CROW

Deze eenvoudige tool geeft de ideale maat en indeling van een weg met fietsstroken. Na invoering van de gegevens geeft de tool de N785 (ingevoerd is 8000 mvt) de volgende **waarschuwing**:

“Uw weg heeft zo veel gemotoriseerd verkeer dat een middenrijloper noodzakelijk is waarop twee personenauto's elkaar kunnen passeren. U heeft twee verschillende oplossingsrichtingen: ofwel de weg verbreden tot boven de 840 cm. ofwel de weg downgraden naar een erftoegangsweg type B2 met fietsstroken met bijbehorende inrichting”

De tool geeft wel de hiernaast afgebeelde aanbevolen indeling, indien bovenstaande aanpassingen niet doorgevoerd kunnen worden.

Fig. 11. Aanbevolen wegingdeling bij rijbaan van 7,8m (15cm goten). Opvallend zijn de brede fietsstroken van 2,05m (excl. markering)



Vermeld moet worden dat een rijbaan met fietsstroken nog altijd voor de volle breedte door motorvoertuigen gebruikt zal worden. De stroken leiden vooral tot een hogere subjectieve veiligheid.

Openbaar Vervoer

De N785 heeft een minimale OV-functie. De Hoofdstraat in Velp is de belangrijkste OV-bundel met een trolleybus tot de rotonde bij de Beekhuizenseweg. Lijn 88 over de N785 is een doordeweekse uursdienst, die waarschijnlijk dit jaar komt te vervallen door de introductie van de 'RRReistaxi' (bron: Breng 2021). Lijn 70 Giesbeek – Rozendaal en Lijn 71 Eerbeek – Rozendaal vervallen met ingang van schooljaar 2022-2023. Dat betekent niet alleen dat de bushaltes kunnen vervallen, maar ook dat er **meer ruimte is voor snelheidsremmende maatregelen**.

Verbetermogelijkheden

Schelmseweg

Op dit wegvak is door de wegbeheerder al gepoogd de snelheid te drukken door extra borden A1(50km/h). Zoals te verwachten negeren veel bestuurders dit maximum vanwege de lange rechtstand en omdat er beperkte handhaving is.

Daarom wordt geadviseerd **nabij het belangrijkste conflictpunt (Hertog van Gelrestraat) extra snelheidsremming** toe te passen. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden:

- Toepassen van een asverspringing (vaak gebruikt als komremmer) direct ten noorden van de Hertog van Gelrestraat.
- Aanbrengen van een plateau op de Hertog van Gelrestraat
- Gebruiken van de haltekommen als rijbaan; de ruimte benutten om een langere fysieke rijbaanscheiding te maken en het inpassen van een asverspringing. De bus (voor zover lijn 88 in de toekomst nog rijdt) halteert dan op de rijbaan (conform CROW-richtlijn).

De twee minirotondes

VVN dringt aan op het fietsvriendelijker en minder ongeval-gevoelig maken van de twee minirotondes. Dit kan met aangepaste banden, flauwe in plaats van abrupt oplopende banden (tussen rijbaan en fietspad), flauwe bochtstralen en verbreding van de fietsstroken, met eventueel een lichte verkleining van het middeneiland.

Ringallee-Beukenweg-Beekhuizenseweg

Dit twee km lange wegvak komt op basis van het Afwegingskader 30 km/h en het dagelijkse gebruik over de volle lengte in aanmerking voor de nieuwe wegsoort GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met maximumsnelheid 30 km/h). Dit past prima in de categorie 'maatwerk' die de provincie aan de N785 geeft. Het zal een weg met relatief veel verkeer blijven, maar het belangrijkste verschil is dat de snelheid van het autoverkeer veilig laag blijft.

Uitgaande van het bestaande wegprofiel worden vanuit de CROW-webtool van het Fietsberaad 2,05 meter brede rode fietsstroken aanbevolen (zie figuur 11).

Echter, bredere fietsstroken leveren in de praktijk nog geen objectieve verkeersveiligheidswinst op, en ook de snelheid van het autoverkeer zal nauwelijks omlaag gaan. De matige oversteekbaarheid blijft hetzelfde en de fietser blijft geconfronteerd worden met gevaarlijke inhaalbewegingen. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig. De volgende mogelijkheden kunnen nader onderzocht worden:

- Op regelmatige afstand is het nodig om snelheidsremming toe te passen (100-120m). Dat kan op verschillende manieren:
 - Toepassen van glooiende, sinusvormige plateaus of drempels, waarbij de v85 ter plaatse van de drempels ca 30 km/h is (plateauhelling 1,7m/8cm of 2,4m/12cm, drempel 4,80m/8cm). Dus aanzienlijk vloeiender dan in woonstraten, ten behoeve van hulpdiensten en om de route aantrekkelijker te houden dan naastgelegen woonstraten.
De beste plek voor plateaus en drempels is bij de zijstraten, met op enkele plekken een extra snelheidsremmer op een langer wegvak. Door weglating van een maatregel kan de snelheid flink opgevoerd worden.
 - Toepassen van asverspringingen of een variant op de Friese doorfietsrotonde
 - Toepassen van middengeleiders over iets langere lengte, bij voorbeeld bij de Kleiberglaan nabij het Rhedens Rozendaal, met opstelruimte voor een fietser (zoals in figuur 12) Gevaarlijk inhalen wordt zo sterk tegengegaan. Ook bij Aeres zijn aanvullende maatregelen nodig vanwege de schooltoegang.
 - Toepassen van een versmalling van de N785 nabij het Rhedens met aparte fietspaden ernaast. Mogelijk moet een enkele boom worden gekapt.



Fig. 12. Versmalling op de voorrangsweg (Waterigeweg Zeist)

- Een **versmalling** van het wegprofiel naar ca **6m**. Hierdoor blijven de auto's gedwongen achter de fietser bij een tegemoetkomende auto. Inhalen is alleen mogelijk als er hooguit één fietser vanuit de tegenrichting komt. Een voorbeeld van een dergelijke provinciale weg bevindt zich in de kom van Leuth (Steenheuvelsestraat, 7000mvt). Wel blijft extra snelheidsremming noodzakelijk om te voorkomen dat alleen de fietser de snelheid remt.
Wanneer ervoor gekozen wordt om inhalen bij een tegemoetkomende auto wel toe te staan, dan is de bestaande breedte beter, maar het is wel noodzakelijk dat de rijsnelheid omlaag gaat.
VVN dringt echter aan op versmalling, omdat dit veel bijkomende voordelen heeft:
 - Er wordt minder vaak te snel gereden, wat de situatie bij de kruispunten ook veiliger maakt

- Hoe smaller de weg, des te korter de oversteeklengte. De barrièrewerking wordt minder. Ook de afslagbeweging wordt krappere, waardoor deze langzamer plaatsvindt en de bestuurder meer oog houdt voor de omgeving.
- Het voordeel van een smal wegprofiel is dat een zebra op een verhoging goed werkt, zonder doorrijdende autobestuurders. Maar als een middensteunpunt inpasbaar is (voorbeeld Daalhuizerweg, fig 13), is dat aan te bevelen.



Fig. 13. Plateau met oversteekeiland (Daalhuizerweg)

Hoewel er nog geen landelijke richtlijnen zijn voor de inrichting van een GOW30, mag duidelijk zijn dat de nadruk ligt op het **remmen van de snelheid**. De bestaande fietsvoorziening (vrijliggend of fietsstrook) hoeft niet direct op de schop. Belangrijk is dat de weg geschikt blijft om het bestaande autoverkeer te verwerken.

Door de ligging binnen de bebouwde kom zal er altijd creatief naar maatwerk gezocht moeten worden. Bij de N785 kan innovatief bijgedragen worden aan de ontwikkeling van de nieuwe GOW30.

Standpunt wegbeheerder

Het betreft een voorlopig standpunt, omdat dit advies intern nog niet besproken is. Gesproken is met de projectleider groot onderhoud N785 en een verkeerskundige van de provincie Gelderland, en met een verkeerskundige van de gemeente Rheden.

De **provincie** houdt vooralsnog vast aan een minimumsnelheid van 50 km/h binnen de bebouwde kom. Daaronder zou geen sprake meer zijn van voldoende vlotte doorstroming. 30 km/h past niet op provinciale wegen in Gelderland, al kijken andere provincies hier anders tegenaan. De provincie heeft nog geen eensluidend antwoord op de discussie over GOW30.

Op de Schelmseweg is binnen de kom in 2018 een kruispuntreconstructie geweest bij de Hertog van Gelrestraat. Hierdoor kan veiliger in twee keer worden overgestoken, mede met het oog op de nieuwe Dorpsschool ten westen van het kruispunt.

De Ringallee-Beukenweg-Beekhuizenseweg heeft een profiel waar als gevolg van de bestaande bomen geen vrijliggende fietspaden passen. Ook bij de voorbereiding van het vorige groot onderhoud (rond 2012) heeft deze discussie gespeeld.

Gelet op de verkeersfunctie van de weg ziet de provincie tot op heden geen mogelijkheid om het wegprofiel aan te passen of lokaal te verbeteren. De provincie is in het algemeen huiverig om verticale snelheidsremmers aan te brengen.

Het antwoord op de petitie aan de provincie van de belangengroep N785 is onder meer:

“Het groot onderhoud aan onze wegen doen we volgens een vaste systematiek. En we trekken hierbij altijd samen op met gemeenten en politie. We zijn in de fase van het afronden van de verkenning waarin we het probleem en mogelijke oplossingen in kaart brengen.

Aanleiding om naar dit wegvak te kijken is vooral de ervaren wateroverlast. Vanuit het belang van verkeersveiligheid kijken we standaard bij een verkenning altijd naar verkeersveiligheid. En hebben daarbij speciale aandacht voor fietsveiligheid. En ook standaard kijken we daarbij of de snelheid past bij de functie van de weg en wat de mogelijkheden zijn van de weg.

We zijn al ver in het project. Op dit moment zijn we bezig met het afronden van de onderzoeken, waarbij we vooral kijken wat het eventuele probleem is en oplossingen. Vooruitlopend op het bekendmaken van deze plannen hebben we al vast een informatiepagina gemaakt. Volgens planning vindt nog dit kwartaal een informatiemoment plaats. We informeren dan iedereen over de uitkomsten van de onderzoeken en wat de plannen zijn. Dan kan iedereen reageren op de voorgestelde maatregelen. Ik nodig u dan ook van harte uit om daarop te reageren en zal zorgen dat u daarvoor ook rechtstreeks een uitnodiging ontvangt.”

De provinciaal verkeerskundige is bereid het Afwegingskader 30 km/h te bestuderen en snapt de redenering van VVN om voor de Ringallee-Beukenweg-Beekhuizenseweg de status van GOW30 te overwegen. Verder voorziet de provincie problemen bij invoering van een maximumsnelheid van 30 km/h: het zou een zwaardere belasting op andere gemeentelijke routes geven, het openbaar vervoer wil geen 30 km-routes¹, en de politie zou zijn goedkeuring kunnen onthouden.

De **gemeentelijk verkeerskundige** van Rheden is bezorgd om de verkeersveiligheid op de N785 onder meer door de vele schoolroutes. Voor meer van dit soort wegen wordt gezocht naar verbeteringen op gebied van de verkeersveiligheid. Ook de GOW30 uit het Afwegingskader 30 km/h kan voor diverse wegen in de gemeente een oplossing bieden, al is nog niet goed duidelijk hoe deze nieuwe wegsoort eruit moet gaan zien. De gemeente gaat dit in haar Mobiliteitsvisie nader uitwerken. De gemeente moet bij het wegontwerp een zorgvuldige afweging maken, die op basis van alleen het afwegingskader die het CROW nu meegeeft nog niet is te maken.

Het is echter niet zo dat de gemeente niets doet, totdat de Mobiliteitsvisie en de ontwerprichtlijnen voor een GOW-30 er zijn. Bij de reconstructies die de gemeente nu voorbereidt wordt afgeweken van de richtlijnen voor een 50 km/u weg en in overleg met de aanwonenden geprobeerd om in de belangenafweging zo veel mogelijk bescherming voor de fietsers en oversteekvoorzieningen te bieden en alvast snelheidsremmende maatregelen in te bouwen.

Conclusies en aanbevelingen

De N785 door de kom van Rozendaal en Velp is om meerdere hierboven besproken redenen verkeersonveilig.

Op de **Schelmseweg** bij de Hertog van Gelrestraat is nog steeds onveilig, ondanks de recente reconstructie. De snelheid van het verkeer ligt nog erg hoog en er steken vrij veel kinderen over. Aanvullende snelheidsremming is dringend gewenst (zie onder Verbeter-mogelijkheden). VVN dringt erop aan om de twee **minirotondes** in de N785 zo fietsvriendelijk mogelijk in te richten, om ongevallen met deze kwetsbare verkeersdeelnemer te voorkomen.

De meeste aandacht vraagt het traject **Ringallee-Beukenweg-Beekhuizenseweg**, waar de fietser op de rijbaan rijdt met een te smalle en gedeelde voorziening. Op vrijwel alle criteria voor een goede 50 km-weg scoort dit wegvak slecht. De situatie is extra onveilig door de vele oversteekbewegingen (scholen, recreanten, bewoners).

VVN dringt er sterk op aan deze weg als **GOW30 in** te richten, een **gebiedsontsluitingsweg met maximumsnelheid 30 km/h**, met voldoende snelheidsremmende maatregelen. Daarnaast moet overwogen worden om de weg te versmallen, waardoor het oversteken en het uitwisselen van verkeer veiliger kan plaatsvinden. In dit advies wordt op alle mogelijke wijzen aangetoond dat een GOW30 de beste oplossing voor dit wegvak is. Ook binnen de meeste provinciale uitgangspunten is er ruimte om deze GOW30 toe te passen: de weg heeft als functie ‘lokale ontsluitingsweg’ en vereist ‘maatwerk’.

Gelet op het uitvoeringsjaar 2024 moet er nog voldoende gelegenheid zijn om goede verkeersveiligheidsmaatregelen nader te onderzoeken en in het ontwerp op te nemen.

¹ In dit advies wordt aangetoond dat deze twee aannames voor de N785 en het weggennet van Velp niet opgaan

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door: ing. Arjen Zijlstra, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit advies kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële **bijdragen van derden**. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl

Meer informatie gegevens van VVN

t.limbeek@vvn.nl

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

De Knobben 100
9202 XJ Drachten

Beekstraat 54
6001 GJ Weert

Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl



Iedereen veilig over straat

