

Verkeersveiligheidsadvies



vvn.nl/participatiepunt

Kenmerken advies:

Naam dossier:
Arnhem West

Locatie:
De doorgaande straten in de wijken Heijenoord en Lombok in Arnhem

Datum uitgifte advies:
Juli 2021

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

De Wijken Lombok en Heijenoord in Arnhem zijn gelegen direct aan weerszijden van het spoor ten westen van het Centraal Station. De twee wijken worden sinds lange tijd met elkaar verbonden door de Oranjebrug. Ook is deze overgang over het spoor voor autoverkeer de enige verbinding tussen de noordelijk gelegen Amsterdamseweg (N224) en de zuidelijk gelegen Utrechtseweg (N225).

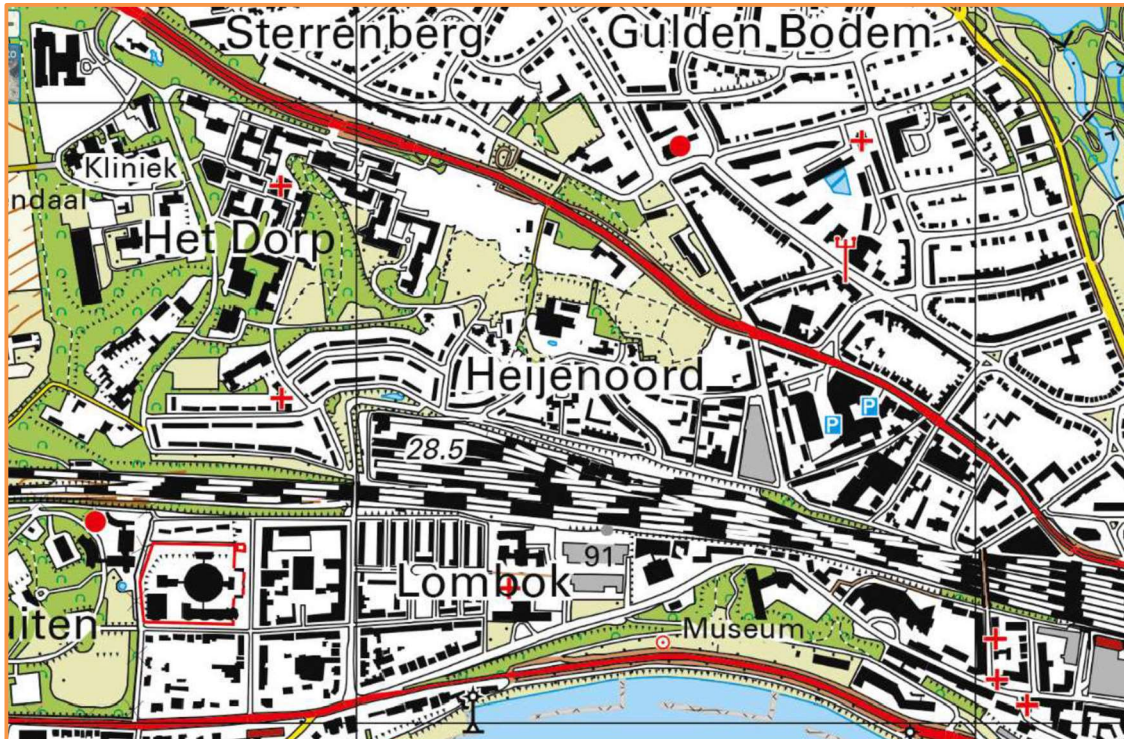


Fig. 1. De wijken Lombok en Heijenoord, aan weerszijden van spoor en emplacement, ingeklemd tussen N224 (boven) en N225. De Oranjebrug is de enige verbinding over het spoor ten westen van Arnhem Centraal, en biedt het doorgaand verkeer in noord-zuid-richting een snelle korte route – zie ook fig 5..

Als gevolg van allerlei verkeerskundige ingrepen (of juist het ontbreken ervan) in Arnhem vormt de verbinding via de Oranjebrug door de 30 km-woonstraten van Heijenoord en Lombok nog altijd een vrij drukke autoverbinding (ca 4500 motovoertuigen per dag, verkeersmodel Arnhem). Het doorgaand verkeer maakt er gebruik van, terwijl het zich door allerlei woonstraten perst, met veel gevolgen voor de verkeersveiligheid van aanwonenden en buurtgenoten. Het gaat om de volgende lijst van woonstraten, waar de situatie als nijpend of zeer nijpend wordt ervaren:

- in **Heijenoord**: Callunastraat, Heijenoordseweg, Tormetilstraat, Gentiaanstraat en Veluwestraat / Noordelijke Parallelweg en Brouwerijweg
- In **Lombok**: Oranjestraat, Wilhelminastraat, Alexanderstraat en Zuidelijke Parallelweg (west)

Indien er op de Oranjebrug niet een enkele rijstrook met een doseer-installatie (VRI) zou zijn, zou het nog aanzienlijk drukker zijn. De route-navigatie (fig. 5) stuurt bestuurders uit veel plekken in Arnhem-Centrum dwars door deze woonwijken (bv. Arnhem CS - Ede).

Bewoners van beide wijken ijveren al vele jaren voor een structurele verbetering van de situatie (onder meer via een eerder VVN-advies uit 2014), maar tot nu toe zonder veel resultaat.

Probleemstelling

Welke verkeersveiligheidsproblemen doen zich voor in genoemde straten in Heijenoord en Lombok in Arnhem, waar ligt dit aan, en welke mogelijkheden zijn er om dit te verbeteren?

Probleemanalyse

In deze probleemanalyse wordt eerst ingegaan op losse aspecten van de verkeersonveiligheid in de twee wijken, met veel beeldmateriaal. Daarna volgt een beschrijving van de problematiek, met een beeld van de doorgaande stromen in Lombok en Heijenoord. Dan wordt ingegaan op de Modelstudie door bureau Goudappel. Tenslotte worden de belangrijke oorzaken van de verkeersonveiligheid benoemd en volgt een kort résumé van deze probleemanalyse.

Aspecten van verkeersonveiligheid in beeld

In alle bovengenoemde straten komen vooral de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetganger en fietsers, in het bijzonder kinderen) in de knel.



Fig. 2. Te midden van het drukke tweerichtingverkeer op de Heijenoordseweg staat een jongetje lang te wachten om te kunnen oversteken. Extra gevaarlijk, omdat bij hem al snel ongeduld in roekeloosheid kan veranderen. Bij de reconstructie van de Heijenoordseweg in 2015 kwam ondanks de wens van school en aanwonenden de autosluis met oversteek niet terug. Ook de door de gemeente belofte fietsstroken bleven uit.



Fig. 3. Het smalle fietspad (rechts) in de Brouwerijstraat wordt vaak geblokkeerd, waardoor de fietser moet uitwijken naar de rijbaan, waar hij door autoverkeer niet wordt verwacht of gesneden.



Fig. 4. Buslijn 10 (Papendal) slingert door Heijenoord, met weinig instappers. Al deze straten zijn 'busvriendelijk' ingericht, wat betekent dat het autoverkeer bijna overal sneller rijdt dan 30 km/h. De verste bushalte ligt op ca 500m van de Amsterdamseweg.

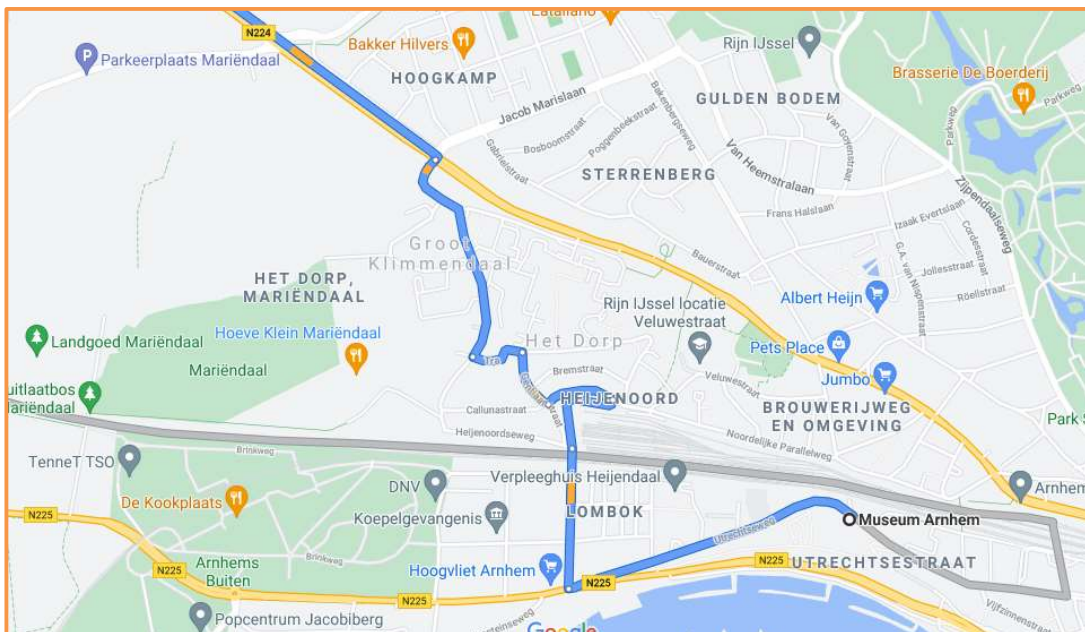


Fig. 5. Vanuit allerlei centrumlocaties stuurt Google Maps je voor de richting Ede dwars door Lombok en Heijenoord. De route is een stuk sneller dan via hoofdwegen. Met alle gevolgen voor aanwonenden.



Fig. 6. Het verkeerslicht ten noorden van de Oranjebrug, gezien vanaf de Heijenoordseweg, met van twee kanten wachtend verkeer. Twee stromen autoverkeer wringen zich bij groen licht richting Oranjebrug. Het fietslicht, waar fietsers met een voorstart linksaf konden, is sinds kort verdwenen. Fietsers kunnen niet veilig meer linksaf.



Fig. 7. De kruising Tormentilstraat - Noordelijke Parallelweg is gevaarlijk, omdat fietsers met hoge snelheid de Tormentilstraat afdalen, en er vaak van rechts een treintje van doorgaand verkeer nadert, dat vooral naar rechts kijkt. Gelet op de eenrichtingssituatie en het prioriteren van de fiets is een voorrangskruising hier zeer gewenst.



Fig. 8. Oversteek over de Callunastraat – Tormentilstraat bij de Gentiaanstraat, onderdeel van een schoolroute. Een zebra is gewenst.

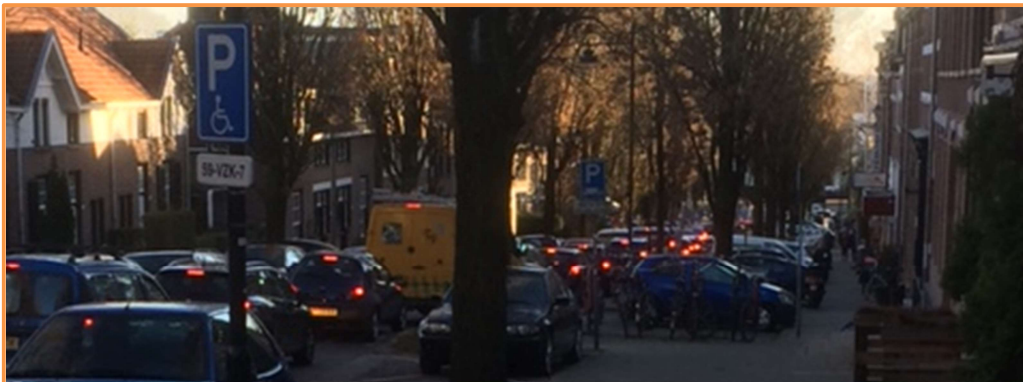


Fig. 9. De Oranjestraat in de avondspits. Er vormt zich een lange wachtrij tot aan de Utrechtseweg, waarbij bovendien enkele sluisjes gepasseerd moeten worden (waar ook het fietsverkeer zich doorheen wringt). Hoewel het oversteken bij langzaam verkeer minder gevaarlijk is, krijgen de overstekende voetganger en fietser vaak te maken met agressief rijgedrag en moedwillige bijna-aanrijdingen.

Beschrijving Verkeersonveiligheid Arnhem West

Lombok

De volgende verkeersveiligheidsproblemen worden in Lombok (Oranjestraat, Wilhelminastraat, Alexanderstraat en Zuidelijke Parallelweg) gesignaleerd:

- In de **Oranjestraat** is het erg druk, tot 5800 mvt/etm nabij de Utrechtseweg. Allerlei verkeersmaatregelen (drempels, versmallingen, de afstellingen van de verkeerslichten bij de Oranjebrug met smalle rijbaan en bij de Utrechtseweg) proberen het doorgaand verkeer in te dammen, maar met matig succes. De route is zeer gewild bij doorgaand verkeer, omdat het alternatief aanzienlijk langer duurt. Het gevolg is dat haaks parkeren en oversteken lastig is. Tijdens de spits rijden autostromen zodanig langzaam, dat fietsers en voetgangers er weliswaar veilig door komen, maar wel te maken krijgen met agressieve autobestuurders. Op de Oranjebrug staat het verkeer richting

Utrechtseweg in de avondspits vaak vast, waardoor verkeer vanaf de Utrechtseweg in een fuik zit. Het haakse parkeren op deze zeer drukke 30 km-sstraat vormt een gevaar voor met name fietsers.

- In de **Wilhelminastraat** en de **Diependalstraat** rijdt het doorgaande verkeer, buiten de verkeerslichten van de Oranjestraat/Utrechtseweg om, richting Heijenoord. Het doorgaande verkeer vormt bij het haaks parkeren op de Wilhelminastraat een probleem.
- De **Zuidelijke Parallelweg** is omwille van het verkeerslicht bij de Oranjebrug eenrichtingverkeer vanaf de Oranjestraat. Ook fietsers moeten hier omrijden, hetgeen begrijpelijkerwijs vaak niet gebeurt. Zeer vreemd is de oversteekpositie van de voetganger, die denkt dat oversteken veilig kan, maar die vervolgens auto's kruist die groen licht hebben. Met het **westelijk deel van de Zuidelijke Parallelweg** is een sluiproute waar flink wordt doorgereden.
- De **Alexanderstraat** heeft veel te maken met verkeer dat vanaf de Oranjebrug de Oranjestraat besluit te mijden en 'vlot' via de Alexanderstraat probeert te rijden. Snelheidsverschillen van autoverkeer zijn hier aanzienlijk. Op de kruising met de Wilhelminastraat ligt alleen aan de noordtak een snelheidsremmer. Bij de kruising Alexanderstraat- Diependalstraat ontbreekt de snelheidsremming.
- De plannen rondom de **koepelgevangenis** baren de bewoners van Lombok veel zorgen, onder meer omdat evenementen op piekmomenten veel autoverkeer zullen gaan genereren.

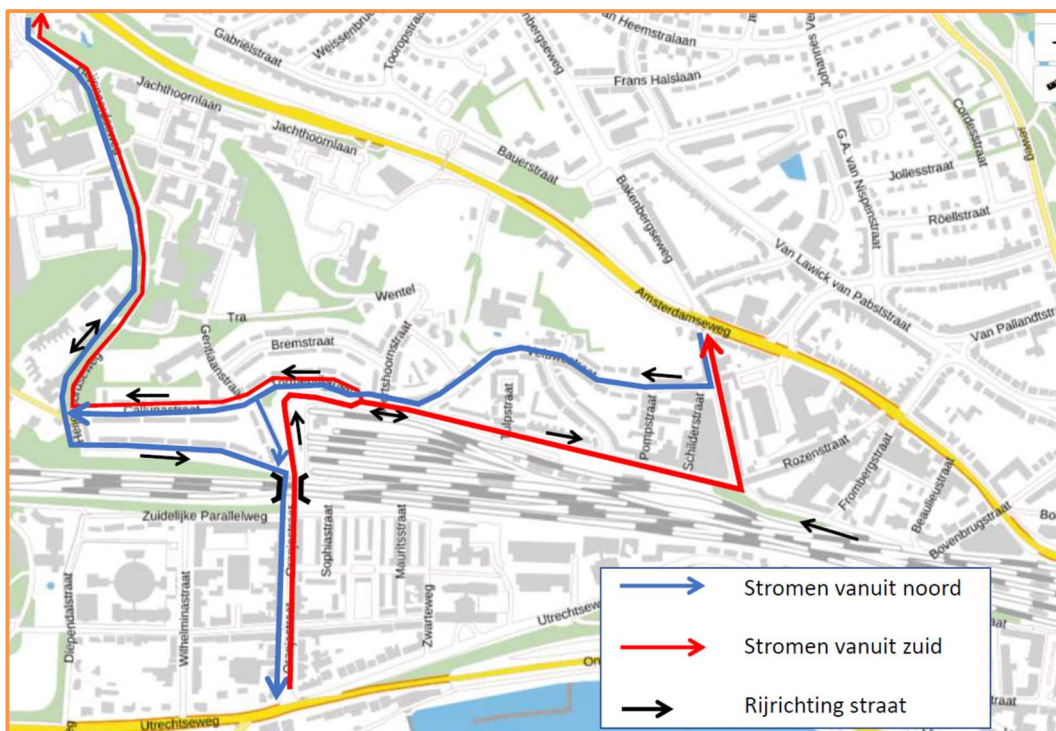


Fig. 10. De stromen doorgaand verkeer door Heijenoord en Lombok. Bij Oranjebrug komt alles samen.

Heijenoord

In Heijenoord (Callunastraat, Heijenoordseweg, Tormentilstraat, Gentiaanstraat en Veluwestraat / Noordelijke Parallelweg en Brouwerijweg) komen de volgende verkeersveiligheidsproblemen voor:

- De **Callunastraat** heeft een krap profiel. Eenzijdig parkeren en een smalle rijbaan voor eenrichting passen maar net, dus eigenlijk niet. De straat ligt op een helling. Langzaam rijdende fietsers worden opgedruwd door vaak agressief reagerend autoverkeer. Ze wijken vaak, angstig geworden, uit naar het trottoir, waar conflicten met voetgangers ontstaan. Bij beperkt autoverkeer en sporadisch vrachtverkeer is rijden in tegenrichting mogelijk, hoewel krap. Overstekende voetgangers die tussen de auto's staan, hebben te maken met rakelings langsrijdend autoverkeer. Er is geen marge meer om uit te wijken. De snelheidsremmende maatregelen zijn minder effectief en minder in aantal vanwege de aanwezigheid van de bus, waardoor de snelheid van alle verkeer op deze smalle straat vrij hoog is.

In de Callunastraat en Heijenoordseweg langs het spoor is fietsen in tegenrichting verboden, waardoor behoorlijk omgefietst moet worden. Fietsers rijden soms in tegenrichting, wat formeel verboden is, maar wel veel korter. Vrachtverkeer en in het bijzonder de bus en de

hulpdienstenroute is mede de oorzaak van dit volledige eenrichtingverkeer.

- Op de **Heijenoordseweg** wordt hard gereden. Er zijn weinig en bovendien flauwe snelheidsremmers (i.v.m. de bus), waardoor doorgaand verkeer bijna vrij baan heeft. Met name bij de basisschool ASV levert dit gevaarlijke situaties op. Bij de zebra ligt slechts een flauwe plateau, en moeten kinderen vaak achter geparkeerde auto's oversteken. De route richting Amsterdamseweg kent een royaal profiel waar veel autoverkeer richting de 50 km/h rijdt. Langs het spoor heeft de Heijenoordseweg beperkte snelheidsremming.

Bij de **Oranjebrug** over het spoor komen alle auto-stromen samen. De VRI is zodanig ingesteld dat steeds 6-7 auto's per richting worden doorgelaten. Met opzet is de Noordelijke Parallelweg eenrichtingverkeer om de VRI zo simpel mogelijk te houden met zo min mogelijk wachttijd. Probleem is we dat fietsers en met name voetgangers geen eigen groentijd hebben, waardoor oversteekbewegingen kunnen plaatsvinden terwijl het autoverkeer groen licht heeft (zowel in Heijenoord als Lombok). Een erg vreemde en onveilige situatie.

- Ook in de **Tormentilstraat**, qua breedte eigenlijk een woonstraat, vooral wordt hard gereden (ook door de fietsers bergaf), waardoor oversteken en het verlaten van de parkeerhavens lastig is, ook al is de straat eenrichting voor autoverkeer. Het rijgedrag van veel (doorgaande) automobilisten is hier debet aan. Op de kruising met de Gentiaanstraat wordt veel overgestoken van en naar de Jenaplanschool. Het kruisende en relatief vlot doorrijdende doorgaande verkeer Tormentilstraat – Callunastraat vormt hierbij een gevaar. Een zebra zou op zijn plaats zijn.
- De **Gentiaanstraat**, smal maar formeel tweerichtingverkeer, wordt ook gebruikt in de routing van het doorgaande autoverkeer, vooral in zuidelijke richting (zie fig 10). Deze korte, smalle woonstraat 'verdraagt' dit verkeer niet goed. Het inrijverbod voor autoverkeer vanaf de Oranjebrug wordt vaak genegeerd.
- De wegen **Veluwestraat, Brouwerijstraat en Noordelijke Parallelweg** zijn breder dan de bovengenoemde wegen en bieden meer ruimte voor de fietser, maar de intensiteiten en de snelheid van het autoverkeer maken de weg voor overstekende voetgangers en bij kruisingen onveilig en weinig prettig om te verblijven.

Modelstudie Arnhem West (rapport Goudappel)

Nieuwe ontwikkelingen (woningen en bedrijvigheid) in het westen van Arnhem brachten de gemeente Arnhem ertoe nader verkeersonderzoek te laten doen door bureau Goudappel. Dit onderzoek richt

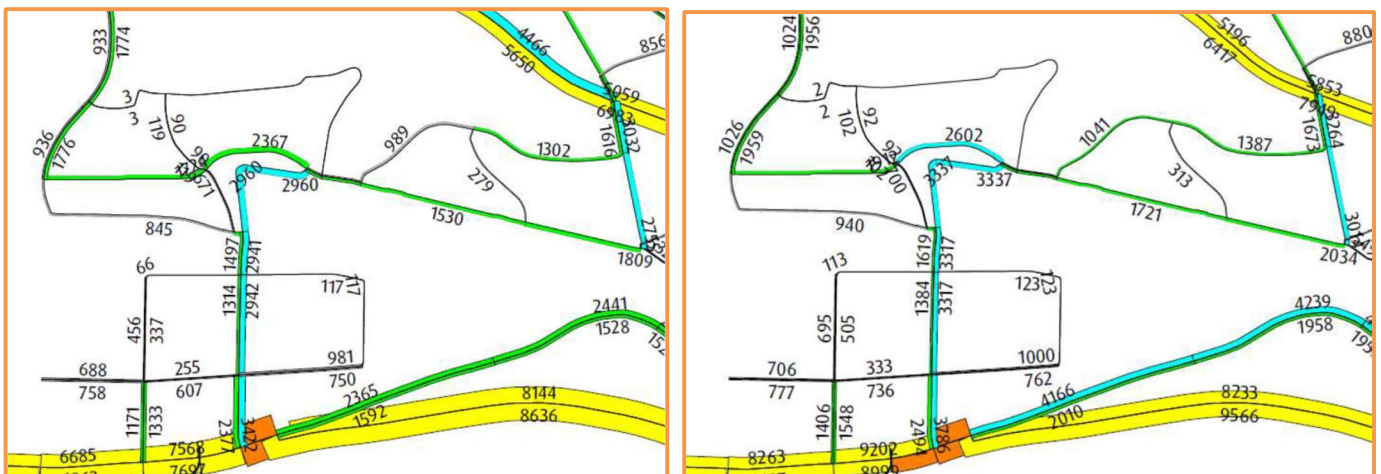


Fig. 11 en 12. Referentiesituatie 2019 (links) en Toekomstige situatie 2029 met alle ontwikkelingen (rechts)

zich geheel op autoverkeer en de mate waarop het extra verkeer van invloed is op de bestaande straten in Heijenoord en Lombok.

Uit de conclusies van de modelstudie: *“De ontwikkelingen leiden op de meeste onderzochte straten tot kleine verschillen in de hoeveelheid verkeer, in veel straten blijft de verkeersintensiteit min of meer op hetzelfde niveau of ligt beperkt hoger: 100 of 200 auto's per etmaal meer.”*

In de straten die in dit VVN-advies aan de orde zijn, is nu al sprake van verkeersonveiligheid en

slechte leefbaarheid. Elke toename maakt de situatie nijpender. Het is noodzakelijk dat het aantal voertuigen op deze straten juist flink daalt.

En: *“er is een groei van het verkeer te zien die niet wordt veroorzaakt door de ontwikkelingen in Arnhem West maar door ontwikkelingen elders. Deze verkeerstoename komt vooral tot uiting op de Utrechtsestraat, daarnaast is op de Oranjestraat ook enige groei te zien”.*

De sterke toename op de Utrechtseweg is met de complexe VRI bij de Oranjestraat alleen op te vangen door het autoverkeer vanaf de Oranjestraat nog meer druppelsgewijs op de Utrechtseweg toe te laten. Het verkeer komt nog vaker vast te staan bij de Oranjebrug, met als gevolg allerlei plotselinge en gevaarlijke manoeuvres van doorgaande bestuurders. Met name kwetsbare verkeersdeelnemers op en bij de brug kunnen hier de dupe van worden.

Verder blijft het rapport vaag over de toekomstige stromen bij De Koepel, omdat hierover nog geen definitieve plannen zijn. Dit kan leiden tot piekbelasting in met name Lombok, maar ook de Oranjebrug kan op die momenten flink extra belast worden.

Uit het rapport is niet te halen welk aandeel (op de Oranjebrug) doorgaand is en welk deel lokaal een bestemming heeft. Dat is wel belangrijk om te bepalen hoeveel doorgaand verkeer er rijdt (over de Oranjebrug). Daarom geeft VVN hieronder een indicatie van het aandeel doorgaand verkeer.

Verder is de uitgevoerde wegenscan een zeer verhullende weergave van de dagelijkse onveiligheid en onleefbaarheid in Heijenoord en Lombok. Er komt niet naar voren dat de situatie nu al schrijnend is. Er worden alleen enkele zaken zoals wegbreedte en voertuig-aantallen langs de meetlat gelegd van wat volgens de richtlijnen maximaal mogelijk is in 30 km-straten. Zo blijft in het rapport onvermeld dat de straten juist minder dan meer verkeer zouden moeten krijgen.

Belangrijkste oorzaken verkeersonveiligheid

Door het bijzondere landschap van Arnhem (heuvels en dalen) beschikt de stad niet, zoals andere grote steden, over goede ringwegen en rijdt het doorgaand verkeer in Arnhem-Noord vaak door woonstraten. Complicerende factor in Arnhem-West is het verdiepte spoor en de smalle Oranjebrug, waardoor al het autoverkeer zich op enkele woonstraten concentreert. De aanleg van de Nelson Mandelabrug (1977) en de afsluiting van het Willemsplein (2004) zorgden voor een explosieve groei van wijkvreemd verkeer. Hierdoor is een weinig leefbare woonsituatie en een onveilige verkeerssituatie ontstaan, omdat de route door Heijenoord en Lombok door stedelijk én bovenstedelijk verkeer wordt gebruikt.

VVN kan een ruwe indicatie geven o.b.v. de Verkeersgeneratiecijfers van CROW (“Buiten-centrum hoge dichtheid”). De ritproductie is 1950 (woningen) * 2,8 (autobewegingen, bron: CROW), dus 5460 autobewegingen per dag. Aangenomen mag worden dat ongeveer driekwart van het autoverkeer via de nabijgelegen hoofdwegen Utrechtseweg en Amsterdamseweg rijdt. Blijft over een aantal van 1365, een kleine 1500 voertuigen dat over de Oranjebrug rijdt (met een dagelijks aantal van ca 4500). In deze berekening is dus **ruim tweederde van het verkeer (op de brug) doorgaand verkeer**. Ook op de onderliggende straten leidt dit tot onveiligheid en slechte leefbaarheid.

Tweede grote probleem, **in Heijenoord**, is de **busroute door de wijk** (en in het kielzog hiervan de hulpdienst-route). Straten kunnen hierdoor niet als woonstraat worden ingericht, waardoor de snelheid hoog blijft. Het gevolg laat zich raden:

- Kwetsbare verkeersdeelnemers zijn op veel plekken de dupe
- Op allerlei detailplekken (zie fig. 2 en 3 en 6 tot 9) is sprake van veel onveiligheid.
- Verkeersveiligheid is een probleem, maar ook trilling, geluid en uitstoot. Dit belemmert bovendien de sociale ontwikkeling van kinderen

De gemeente kent het probleem (op meer plekken in de stad), maar aarzelt om extra maatregelen te nemen.

Slotsom Probleemanalyse

De aanwezigheid van de bus en van doorgaand verkeer zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid en het woongenot sterk onder druk staan. Als bus 10 de route neemt over de Amsterdamseweg en het doorgaand verkeer uit de wijken wordt geweerd, komt ruimte voor verblijven en leefbaarheid.

Mogelijke oplossingen

De volgende mogelijkheden **in volgorde van effect** kunnen de situatie in Heijenoord en Lombok verbeteren.

- Het meeste effectief is het **weren van het doorgaand verkeer**. Dat kan eenvoudigweg op de Oranjebrug, de schakel tussen de twee woonbuurten. Idealiter wordt een westtangent aangelegd (zie VVN-advies 2014), maar het lijkt erop dat dit op inpassingsproblemen zal blijven stuiten. Op stedelijk niveau gaat het niet om veel verkeer, ca 3000 mvt per dag. Vermoedelijk zal dit verkeer zich via andere hoofdaders, via de eerstvolgende aangebouden route op de navigatie, verschuiven.
Het weren van het doorgaand verkeer op de Oranjebrug kan op twee manieren:
 1. Door de brug **rigoreus voor autoverkeer af te sluiten**, Mogelijk kan dit op een ruime meerderheid van de bewoners rekenen, maar er zijn ook benadeelden.
 2. Ook is het mogelijk **selectieve afsluiting met nummerbordherkenning**. Bewoners van de wijk en belangrijke andere vervoerders kunnen een ontheffing krijgen. Anderen krijgen een boete.
- Een tweede belangrijke ingreep is het **verleggen van busroute 10** (Papendal, buiten de stad!) **naar de Amsterdamseweg**. De maximale loopafstanden worden niet schrikbarend groot, en de al eerder ingestapte buspassagiers zijn eerder op hun bestemming. De spitsbus (110) naar Papendal rijdt al zo. Ook rijdt lijn 105 naar Harderwijk deze route (Zie ook fig. 4).
Het gevolg is dat de straten die nu op de bus zijn ingericht, een reguliere 30 km-inrichting kunnen krijgen (denk aan de Bremstraat), waardoor dubbel geprofitteerd kan worden van het verdwijnen van de bus.
- Wanneer het (echt) niet mogelijk is voor de bovenstaande zaken de handen op elkaar te krijgen, zijn de volgende kleinschalige verbeteringen denkbaar, op basis van de huidige situatie:
 - **Zebra-oversteek** Tormentilstraat – Callunastraat bijde Gentiaanstraat
De situatie is niet complex, maar er rijdt wel vrij veel verkeer in één richting. Kort na de oversteek ligt een snelheidsremmer. VVN acht het voldoende veilig een zebra aan te leggen.
 - **Betaald parkeren of blauwe zone Oranjestraat**
Nu wordt er veel door mensen met bestemming binnenstad geparkeerd. De maatregel verkleint de druk op de parkeergelegenheid sterk, waarbij het misschien zelfs mogelijk is de haakse parkeervakken (deels) om te vormen door langsvakken. Bewoners krijgen tegen beperkt tarief een vergunning of ontheffing.
 - **Tweerichtingverkeer N-Parallelweg tussen brug en Tormentilstraat**
 - Dit verlicht de druk op de Tormentilstraat, Callunastraat en Heijenoordseweg. Er kan minder autoverkeer op de Oranjebrug verwerkt worden (3-fasenregeling). Dit kan voordelig uitpakken voor beide buurten, omdat er vooral minder doorgaand verkeer zal rijden. Het is echter geen remedie tegen het doorgaand verkeer vanuit zuidelijke richting.
 - **Extra fietslicht bij de Oranjebrug, vanaf Heijenoordseweg**
Hierdoor kan fietsverkeer ook veilig linksafslaan. Het alternatief, een OFOS¹, is op deze plek complex, omdat autoverkeer van meerdere kanten komt.
 - **Meer busvriendelijke snelheidsremmers op de Heijenoordseweg richting Amsterdamseweg** (zoals op de Callunastraat). Deze maatregel beveiligd de fietsers en overstekende voetgangers en ontmoedigt het doorgaand verkeer.
 - **Onderzoek om Tormentilstraat voorrang te geven op zuidtak Noordelijke Parallelweg**
Deze ingreep zou de verkeersveiligheid op de kruising ten goede kunnen komen

Standpunt wegbeheerder

Het betreft een gesprek met de verkeerskundige van de gemeente Arnhem. De bestuursadviseur, die opdrachtgever was voor het recente model-onderzoek van Goudappel in Arnhem-West, was verhinderd. Dit model-onderzoek is een co-productie van het team Leefomgeving en de afdeling Mobiliteit, en komt voort uit alle verschillende ontwikkelingen in de wijken Lombok en Heijenoord. Het

¹ Opgeblazen FietsOpstelStrook, een breed rood vlak voor de eerste auto, om bij groen eerder weg te fietsen

doel was om het totaal aan bestaande en nieuwe verkeersbewegingen in beeld te brengen, met de gevolgen voor de huidige straten in beide wijken. De vraag aan het bureau was of de toekomstige ontwikkelingen voor problemen zouden kunnen gaan zorgen op het wegennet in de wijken.

Bij de verkeerskundige zijn los van de Oranjebrug momenteel geen duidelijke klachten bekend over overlast of verkeersonveiligheid in Heijenoord en Lombok. Indien er klachten zijn, dan is zij bereid deze serieus te bekijken. Er zijn klachten over snelheid in een aantal straten in Heijenoord. Maar momenteel zien we dat door heel Arnhem. In Via Statistiek worden de klachten veelal niet teruggevonden in de geregistreerde snelheden. Verschil tussen objectief en subjectief.

Een eventuele extra westtangent (verbinding Utrechtseweg - Arnhemseweg) staat in de (globale) structuurvisie van Arnhem, maar een concrete locatie of concreet budget is er niet. De kans dat deze verbinding er in de toekomst komt wordt klein geacht.

De spitsafsluiting van de Oranjebrug is in het verleden wel geopperd, maar staat op dit moment in de ijskast. Het beeld is dat het doseer- en verkeerslicht bij de Oranjebrug de noord-zuid-stromen binnen de perken houden.

De klachten over het huidige verkeerslicht zijn bekend en er wordt aan gewerkt. Op dit moment wordt overwogen wat hier het beste veranderd kan worden: opnieuw een fietserslicht terugplaatsen, of een OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook) in het wegdek aanbrengen. Uitvoering is waarschijnlijk komend najaar.

Vooralsnog zijn er geen plannen om buslijn 10 (Papendal) uit de wijk Heijenoord te halen, al heeft het merendeel van de buspassagiers geen bestemming in Heijenoord. In de concessie is sprake van genoeg potentiëel vanuit de wijk. Het 'verstrakken' van de lijn langs de Amsterdamseweg leidt tot te grote verzorgingscirkels vanaf de haltes. De extra spitsritten naar Papendal rijden al gestrekt langs de Amsterdamseweg.

In Arnhem is men erg terughoudend met het aanleggen van zebrapaden. De bereidheid om te stoppen bij een zebrapad is laag. Op school leren kinderen dat je voorrang hebt op een zebrapad. Tevens hanteren we de besliswijzer van Heerhugowaard voor het wel of niet aanleggen. De gemeente is geen voorstander van een zebra op deze locatie.

Conclusies en aanbevelingen

De verkeersveiligheids (en leefbaarheids)-problematiek in Heijenoord en Lombok is divers en vrij ernstig. De belangrijkste oorzaak hiervan is het doorgaand verkeer, dat sterk ingrijpt qua veiligheid en leefbaarheid.

Een tweede belangrijke oorzaak (in Heijenoord, en met enige terugslag op Lombok), is de aanwezigheid van de bus, waardoor de straten extra geschikt zijn voor het overige verkeer om met aanzienlijke snelheid te passeren. Daarom is het momenteel niet mogelijk deze straten als normale 30 km-woonstraat in te richten.

De meest effectieve maatregel is daarom om het doorgaand verkeer uit beide wijken te weren door **een gehele of selectieve knip bij de Oranjebrug**. Ook effectief is het **weren van lijnbus 10** door de wijk, waardoor vele straten kunnen worden omgevormd tot reguliere woonstraat.

Zolang deze maatregelen niet worden overwogen, zijn er alleen kleinschalige, die lokaal een verbetering kunnen geven, maar weinig effectief zijn voor de buurt als geheel (zie pagina 10).

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

