

## Zienswijze inzake de voorgenomen herinrichting van de Rijksweg-West te Elden

### Aan:

Omgevingsdienst Regio Arnhem (ODRA)

**Betreft:** Zienswijze inzake de voorgenomen herinrichting van de Rijksweg-West te Elden

**Datum:** 07-04-2026

**Namens:** namens Werkgroep Verkeer Elden / Dorsplatform Elden & bewoners

Dag ODRA,

Namens ondergetekende(n) dienen wij hierbij een zienswijze in over de voorgenomen herinrichting van de **Rijksweg-West te Elden**. Het is onbekend voor ons op welk zaakID we deze zienswijze zouden moeten inleveren. Dus gelieve te beschouwen onder elk zaakID wat bekend is bij jullie wat in relatie staat tot het herinrichting van de Rijksweg – West te Elden (Arnhem)

### 1. Inleiding

De voorgenomen herinrichting van de Rijksweg-West betreft naar ons oordeel geen reguliere herinrichting of regulier beheer, maar een **wezenlijke wijziging in functie, gebruik en ruimtelijke uitstraling** van de weg. De Rijksweg-West wordt in de planvorming onderdeel gemaakt van een regionale doorfietsroute, in combinatie met een zwaardere verkeerskundige rol binnen de dorpskern.

Deze zienswijze richt zich op:

- de juridische houdbaarheid van de planvorming;
- de planologische inpasbaarheid binnen het omgevingsplan;
- de zorgvuldigheid van de besluitvorming;
- en de aanwezigheid van een **volwaardig, minder belastend alternatief** buiten de dorpskern.

De kern van deze zienswijze is dat:

- de voorgenomen inrichting onvoldoende aansluit bij het dorpse karakter van Elden;
- de waarden van het beschermd dorpsgezicht onder druk komen te staan;
- de functie van de Rijksweg-West feitelijk verschuift van verblijfsgebied naar verkeerscorridor;
- en een reëel alternatief via **Rijksweg-Oost / dijkroute** beschikbaar is, maar niet kenbaar en toetsbaar volwaardig is afgewogen.

## 2. Rijksweg-West is een historische en ruimtelijk dragende dorpsstructuur

De Rijksweg-West is geen gewone straat, maar een van de historische dragers van Elden. Binnen het beschermd dorpsgezicht zijn juist de oude linten, de ruimtelijke samenhang, het dorpsprofiel en de relatie tussen openbare ruimte, groen en bebouwing van wezenlijk belang. De Rijksweg-West wordt in de toelichting op het beschermd dorpsgezicht expliciet als belangrijk lint en als onderdeel van de dragende dorpsstructuur benoemd.

Dat betekent dat deze weg niet uitsluitend verkeerskundig kan worden benaderd. Een ingreep in de Rijksweg-West raakt direct aan:

- de ruimtelijke structuur van het dorp;
- de beleving van de dorpskern;
- het beschermd dorpsgezicht;
- en de leefomgeving van bewoners.

Juist daarom moet de herinrichting van deze weg extra zorgvuldig en expliciet worden gemotiveerd.

## 3. Ontbreken van noodzaak: volwaardig alternatief beschikbaar via Rijksweg-Oost / dijkroute

De gemeente heeft de beoogde doorfietsroute door de dorpskern ontworpen, feitelijk tot aan de Brinksestraat. Daartegenover staat dat er een **volwaardig, reëel en inhoudelijk sterker alternatief** bestaat via de **Rijksweg-Oost / dijkroute**.

Dit alternatief biedt de volgende doorslaggevende voordelen.

### 3.1 De doorfietsfunctie kan volledig worden gedragen

De route via Rijksweg-Oost / dijkroute is geen noodoplossing of restvariant, maar een tracé dat de doorfietsfunctie **volwaardig kan dragen**. Er is dus geen sprake van een onderbreking van de fietsverbinding, maar van een alternatief dat deze functie op robuuste wijze kan vervullen.

### 3.2 Logische en hoogwaardige aansluiting op het RijnWaalpad

Een doorslaggevend voordeel is dat de route via Rijksweg-Oost logisch doorloopt richting de dijk en daar aansluit op het **RijnWaalpad**. Daarmee ontstaat een consistente, herkenbare en hoogwaardige netwerkverbinding.

De doorfietsroute wordt via dit alternatief dus **niet onderbroken, maar juist versterkt**.

### 3.3 Gescheiden van gemotoriseerd verkeer

De route via Rijksweg-Oost biedt het belangrijke voordeel dat zij gebruik kan maken van een tracé dat **gescheiden is van gemotoriseerd verkeer**. Dat is een fundamenteel kwaliteitsverschil met de gekozen variant via de Rijksweg-West, waar fietsverkeer wordt geconfronteerd met een dorpsstraat waarin ook auto's, bussen en andere verkeersstromen een rol blijven spelen.

Deze scheiding levert directe voordelen op voor:

- verkeersveiligheid;
- comfort voor fietsers;
- voorspelbaarheid;
- conflictarm gebruik;
- en de robuustheid van de route op langere termijn.

### **3.4 Minder conflicten met auto's en zwaar verkeer**

Op de Rijksweg-West stapelen de functies zich op: dorpsstraat, verkeersroute, busroute, oversteekfunctie, wonen en doorfietsroute. De route via Rijksweg-Oost voorkomt juist deze stapeling en kent daardoor:

- minder interactie met autoverkeer;
- minder interactie met zwaar verkeer en bussen;
- minder afhankelijkheid van complexe voorrangssituaties;
- en minder noodzaak tot compromisontwerp.

### **3.5 Beter passend binnen de ruimtelijke structuur**

De route via Rijksweg-Oost / dijkroute past ruimtelijk beter bij het karakter van een snelle, regionale fietsverbinding dan een route door de historische dorpskern. Waar een doorfietsroute vraagt om continuïteit, conflictarme afwikkeling en een herkenbare regionale logica, is de Rijksweg-West juist een historische dorpsas met een lokaal en verblijfsgericht karakter.

### **3.6 Minder ingrijpende gevolgen voor de dorpskern**

Een zwaarwegend voordeel is dat de route via Rijksweg-Oost de dorpskern ontziet. Daarmee worden beperkt:

- de druk op het beschermd dorpsgezicht;
- de noodzaak om de Rijksweg-West verkeerskundig op te waarderen;
- de aantasting van het dorpse straatbeeld;

- de spanning tussen verblijf en doorstroming;
- en de belasting voor de directe leefomgeving.

### 3.7 Minder planologische spanning

Omdat de Rijksweg-West in het omgevingsplan een verblijfsgerichte functie heeft en binnen het beschermd dorpsgezicht ligt, roept de gekozen variant via Rijksweg-West aanzienlijke planologische spanning op. Een route via Rijksweg-Oost vermindert die spanning, omdat zij minder ingrijpt in een straat die primair een lokaal en verblijfsgericht karakter behoort te houden.

### 3.8 Minder noodzaak tot ingrijpende aanpassing van de dorpskern

De keuze voor Rijksweg-West brengt allerlei bijkomende ingrepen met zich mee, zoals aanpassing van voorrang, profielkeuzes en een inrichting die gericht raakt op doorstroming. De route via Rijksweg-Oost beperkt de noodzaak om de dorpskern verkeerskundig te verbouwen voor een functie die elders logischer kan worden ondergebracht.

### 3.9 Toekomstbestendiger en consistent

Een doorfietsroute moet niet alleen vandaag, maar ook op langere termijn logisch en robuust zijn. Een tracé dat:

- beter aansluit op bestaande hoogwaardige routes;
- minder conflicten kent;
- ruimtelijk beter past;
- en minder afhankelijk is van menging met lokaal verkeer;

is ook toekomstbestendiger.

### 3.10 Conclusie over de noodzaak

Gelet op het voorgaande is sprake van een **volwaardig, reëel en inhoudelijk sterker alternatief** via de Rijksweg-Oost / dijkroute.

Daarmee ontbreekt de noodzaak om de Rijksweg-West voor deze functie te transformeren.

De keuze voor Rijksweg-West is daarmee geen ruimtelijke noodzaak, maar een **beleidsmatige voorkeur**. Juist daarom moet deze keuze extra kritisch, expliciet en toetsbaar worden gemotiveerd.

#### 4. Schending van zorgvuldigheid en motiveringsgebrek

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht moet besluitvorming zorgvuldig worden voorbereid en deugdelijk worden gemotiveerd. Bij aanwezigheid van een reëel alternatief betekent dit dat een transparante en navolgbare vergelijking moet worden gemaakt.

Die ontbreekt naar ons oordeel. Er is geen inzichtelijke variantenstudie overgelegd waaruit blijkt:

- welke tracés concreet zijn vergeleken;
- op basis van welke criteria die vergelijking heeft plaatsgevonden;
- waarom het alternatief via Rijksweg-Oost is afgefallen;
- en waarom ondanks de lichtere ruimtelijke belasting toch voor Rijksweg-West is gekozen.

Daarmee is naar ons oordeel sprake van:

- een **onzorgvuldige voorbereiding**;
- en een **motiveringsgebrek**.

#### 5. Onevenwichtige belangenafweging

De voorgenomen inrichting van de Rijksweg-West leidt tot een stapeling van nadelige effecten voor de dorpskern, onder meer door:

- een zwaardere verkeerskundige functie;
- meer nadruk op doorstroming;
- aantasting van het verblijfs karakter;
- spanning met het beschermd dorpsgezicht;
- en een ruimtelijke verschuiving van dorpsstraat naar corridor.

Daartegenover staat een doelstelling — een regionale doorfietsroute — die ook via een **minder belastend alternatief** kan worden gerealiseerd.

Daarmee is naar ons oordeel sprake van een **onevenwichtige belangenafweging**. De nadelige gevolgen voor de dorpskern zijn niet evenredig, nu een alternatief beschikbaar is dat de doorfietsfunctie kan dragen met minder ruimtelijke en maatschappelijke schade.

## 6. Onverenigbare functiecombinatie op Rijksweg-West

De Rijksweg-West krijgt in de huidige plannen meerdere functies tegelijk:

- dorpsstraat;
- regionale doorfietsroute;
- en verkeersroute voor gemotoriseerd verkeer en bussen.

Deze functies stellen tegenstrijdige eisen aan de inrichting.

Een dorpsstraat vraagt om:

- verblijfskwaliteit;
- herkenbaarheid;
- oversteekbaarheid;
- dorpse schaal;
- en een inrichting die primair op lokaal gebruik is gericht.

Een doorfietsroute vraagt juist om:

- doorstroming;
- comfort;
- herkenbaarheid als doorgaande route;
- en prioriteit voor de fietser.

Hoe meer de Rijksweg-West op regionale doorstroming wordt ingericht, hoe minder ruimte er overblijft voor het dorpse en beschermde karakter van de straat.

## 7. Consistentie in ontwerp: dorpse inpassing moet leidend zijn

Binnen Elden wordt op onderdelen wel gekozen voor een inrichting die beter aansluit bij het dorpse karakter. Dat laat zien dat een meer dorpse en verkeersremmende benadering binnen Elden kennelijk passend en mogelijk wordt geacht.

Juist daarom is het moeilijk te rechtvaardigen dat voor de Rijksweg-West — als historische hoofdstructuur van het dorp — een zwaardere en meer doorstromingsgerichte inrichting wordt gekozen.

Dat leidt tot een inconsistent straatbeeld en een ongelijkwaardige benadering van vergelijkbare dorpsstraten. Voor de Rijksweg-West geldt juist dat daar **minstens dezelfde mate van dorpse inpassing** passend is.

## **8. Verkeersveiligheid en een geloofwaardige 30 km/u-inrichting zijn onvoldoende aangetoond**

De voorgestelde inrichting roept serieuze vragen op over de verkeersveiligheid en de geloofwaardigheid van het 30 km/u-regime. Een straat die tegelijk op doorstroming wordt ingericht en toch als veilige dorpsstraat moet functioneren, vraagt om een extra kritische beoordeling.

Juist in een dorpskern met woningen, oversteekbewegingen en erfgoedwaarden is dat een zwaarwegend punt. De gekozen combinatie van functies maakt niet inzichtelijk dat een geloofwaardige, veilige en dorpse 30 km/u-inrichting daadwerkelijk wordt bereikt.

## **9. Beschermd dorpsgezicht: strijd met de beschermde structuur**

De dorpskern van Elden is aangewezen als beschermd dorpsgezicht, waarbij juist de samenhang van:

- structuur;
- schaal;
- openbare ruimte;
- linten;
- en ruimtelijke uitstraling

beschermd dient te worden.

De voorgenomen inrichting van Rijksweg-West:

- versterkt de corridorfunctie;
- vermindert het verblijfs karakter;
- en past niet vanzelfsprekend binnen het dorps profiel dat bescherming geniet.

Daarmee staat het plan op gespannen voet met de uitgangspunten van het beschermd dorpsgezicht. ODRA dient daarom expliciet te toetsen of de gekozen inrichting de dorpsstructuur respecteert en niet leidt tot een onevenredige aantasting van het beschermde dorpsbeeld.

## 10. Juridisch kader: strijd met omgevingsplan en BOPA-plicht

De gronden waarop de voorgenomen herinrichting betrekking heeft, zijn in het geldende omgevingsplan aangewezen als “**Verkeer – Verblijfsgebied**”. Binnen deze bestemming staat centraal dat de inrichting hoofdzakelijk gericht dient te zijn op:

- bestemmingsverkeer;
- verblijfsfuncties;
- en een leefbare, dorpsgerichte inrichting.

Deze planregel is juridisch bindend voor zowel het gebruik als de inrichting van de openbare ruimte. Dat betekent dat de Rijksweg-West primair een **lokaal, verblijfsgericht karakter** dient te hebben, waarbij leefbaarheid, veiligheid en dorps karakter leidend zijn, en niet de doorstroming van regionaal verkeer.

De voorgenomen herinrichting wijkt daar naar ons oordeel wezenlijk van af. De Rijksweg-West wordt feitelijk ingericht als onderdeel van een regionale verkeersstructuur, gekenmerkt door:

- opname in een doorfietsroute met bovenlokale functie;
- nadruk op doorstroming in plaats van verblijf;
- intensivering van busverkeer;
- en een inrichting die verkeerskundige prioriteit geeft aan doorgaande stromen.

Hiermee ontstaat een functie die niet langer primair verblijfsgericht is, maar corridor-achtig.

Onder de Omgevingswet is niet alleen het fysieke gebruik bepalend, maar ook de aard, intensiteit en ruimtelijke uitstraling van dat gebruik. Indien een activiteit leidt tot een wezenlijk andere functie of ruimtelijke werking dan het omgevingsplan toestaat, is sprake van een omgevingsplanactiviteit die in strijd kan zijn met het omgevingsplan.

Daarvan is hier naar ons oordeel sprake, althans kan dat niet zonder nadere motivering worden uitgesloten.

Op grond van de Omgevingswet kan een dergelijke afwijking uitsluitend worden gerealiseerd via:

- een wijziging van het omgevingsplan; of
- een **omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA)**.

Zonder een van deze procedures is uitvoering juridisch niet gedragen.

De huidige planvorming voorziet niet inzichtelijk in een dergelijke planologische legitimatie.

Wij verzoeken ODRA daarom expliciet:

1. te motiveren op welke gronden wordt aangenomen dat de voorgenomen herinrichting past binnen de bestemming “**Verkeer – Verblijfsgebied**”;
2. indien dat niet het geval is, te erkennen dat een **BOPA of planwijziging noodzakelijk is**;
3. en de uitvoering van het plan op te schorten totdat een rechtmatige planologische grondslag is vastgesteld.

Een verkeersbesluit of uitvoeringsbesluit kan een dergelijke planologische strijdigheid niet repareren.

## **11. Juridische conclusie**

De voorgenomen herinrichting van de Rijksweg-West:

- is naar ons oordeel in strijd met het omgevingsplan, althans niet zonder meer daarmee verenigbaar;
- vereist een **BOPA of planwijziging**;
- ontbeert een dragende motivering;
- negeert een volwaardig alternatief;
- leidt tot een onevenwichtige belangenafweging;
- en is ruimtelijk en verkeerskundig onvoldoende onderbouwd.

Daarmee is het plan in de huidige vorm naar ons oordeel **juridisch niet houdbaar**.

## **12. Verzoek**

Wij verzoeken ODRA om:

1. de huidige planvorming niet zonder nadere toetsing voort te zetten;
2. een volledige en transparante alternatievenafweging te verlangen;
3. expliciet te beoordelen waarom niet is gekozen voor het alternatief via Rijksweg-Oost / dijkroute;
4. het plan te toetsen aan het omgevingsplan en het beschermd dorpsgezicht;
5. vast te stellen of een **BOPA of planwijziging noodzakelijk is**;
6. en de uitvoering van het plan op te schorten totdat een juridisch en planologisch dragende grondslag aanwezig is.

### 13. Slot

De doelstelling van een hoogwaardige fietsverbinding wordt niet betwist.

De gekozen invulling op deze locatie is echter:

- niet noodzakelijk;
- juridisch onvoldoende onderbouwd;
- en onevenredig belastend voor de dorpskern van Elden.

De Rijksweg-West moet in de eerste plaats een dorpsstraat blijven die past bij Elden, en niet worden opgerekt tot oplossing voor een regionaal mobiliteitsvraagstuk dat via een bestaand en beter passend alternatief buiten de dorpskern kan worden opgelost.

Met vriendelijke groet,

Miguel Breithor, Benno Lippok & Laura Dessers  
namens Werkgroep Verkeer Elden & Dorpsplatform Elden