

## ‘Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen’

17 juni 2014, 13.00 – 16.45 uur te Zwolle

### Verslag

Op 17 juni 2014 heeft het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland in samenwerking met CROW-Fietsberaad een Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen georganiseerd. In een Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen brengt CROW-Fietsberaad ontwerpers bijeen. Ontwerpers uit vier gemeenten legden in dit geval hun actuele complexe ontwerpogaven letterlijk op een aantal tafels neer, om deze met collega’s uit andere gemeenten en enkele deskundigen vanuit CROW-Fietsberaad, de Fietsersbond, VVN en de politie in kleine groepjes te bespreken aan de hand van kaarten en schetsen. In een informele setting worden de opgaven met elkaar van alle kanten bekeken en bediscussieerd, op zoek naar creatieve oplossingen.

Tijdens dit Ontwerperscafé zijn de volgende casussen behandeld:

#### **Casus Tytsjerksteradiel**

Een smalle ETW 60: zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk? En zo ja, welke?

#### **Casus Zwolle**

Een tweerichtings fietsoversteek op een GOW 50 km/h: het ontwerp is al diverse malen aangepast. Wat is er nog meer mogelijk om de situatie veiliger te maken?

#### **Casus Enschede**

Onveilige fietsoversteken op een rotonde binnen de bebouwde kom. De vraag is of maatregelen aan de infrastructuur een verbetering in gedrag en beleving kunnen bereiken.

#### **Casus Oosterwolde**

De reconstructie van twee (complexe) kruispunten om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Op de volgende pagina’s worden de casussen verder toegelicht aan de hand van beeldmateriaal. Bij elke casus is tevens een korte samenvatting toegevoegd van de belangrijkste discussiepunten tijdens de plenaire terugkoppeling van de workshoprondes.

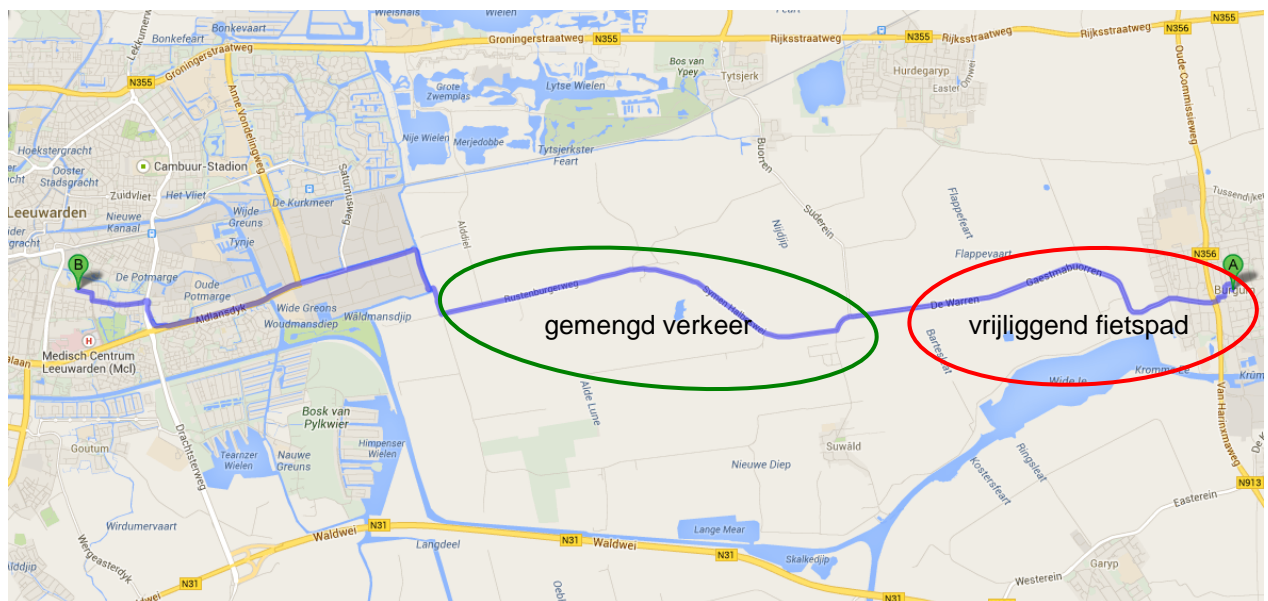
## Casus Tytsjerksteradiel: Symen Halbeswei/ Rustenburgerweg (60 km/h)

Betreft een smalle erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/h). Het gaat hier om het wegvak waar sprake is van gemengd verkeer. Hier fietsen veel scholieren. De breedte varieert van 3 tot 4,5 meter.

Enkele meldingen m.b.t. de verkeersveiligheid:

*“Automobilisten gebruiken de Symen Halbeswei/ Rustenburgerweg als sluiproute naar Leeuwarden. Vanochtend was ik getuige van een gebeurtenis waarin een vrachtwagen met hoge snelheid een fietser de berm indrukte. De fietser sloeg over de kop en belandde aan de andere kant van de sloot. Gelukkig bleef ze ongedeerd, maar haar fiets lag in twee stukken in de sloot. Om verdere ongelukken te voorkomen, zou ik u willen verzoeken om op korte termijn veiligheidsmaatregelen te nemen. “*

*“Vorige week is er ook weer een meisje aangereden op de symen Halbeswei. Mijn vader zag haar op de weg zitten, ze was heel erg zweterig. Ze vertelde dat ze was aangereden, maar dat de auto was doorgereden. Aangezien de fiets kapot was en het meisje flink last van haar knieën had, heeft mijn vader haar naar Bergum gebracht. “s avonds is ze nog opgenomen in het ziekenhuis vanwege pijn in haar buik en knieën. Hoe het nu met haar is, weet ik niet”*



De ontwerpogave om de te kijken wat er mogelijk is om de weg verkeersveiliger te maken.

Op de volgende pagina enkele foto's van onderdelen van de weg.



## **Ontwerpsuggesties/ discussie**

Tijdens de workshoprondes zijn veel suggesties gedaan:

- Educatieve maatregelen (i.s.m. de scholen)
- Snelheidsreducerende maatregelen (bv. drempels)
- Weg afsluiten voor doorgaande motorvoertuigen
- Kantmarkering
- Bermen berijdbaar maken voor fietsers
- Bermbeschadiging herstellen
- Fietsstraat

Aandachtspunten:

- Voordat maatregelen worden genomen: zoek eerst uit wat de intensiteiten zijn (fiets en motorvoertuigen).
- dit soort wegen zijn niet uniek in Nederland. Als op dit wegvak grote wijzingen worden aangebracht, dan zal men dit waarschijnlijk op verwachten op de andere locaties.
- Streef in ieder geval uniformiteit na.
- Zorg dat de basis op orde is (categoriseringsplan en fietsnetwerk).

## **Casus Zwolle: Fietsoversteek Belvédèrelaan/Twistvlietpad**

Het Twistvlietpad is een hoofdfietsroute die de Belverderelaan kruist. Het Twistvlietpad is een belangrijke doorgaande fietsroute vanuit Stadshagen (en het buitengebied) naar het centrum. De Belverderelaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg B en kent een snelheidsregime van 50 km/h. De Belverderelaan heeft een aantal functies:

- Bevoorradingsroute voor het winkelcentrum
- Busroute
- Hoofdfietsroute
- Zuidelijk entree naar winkelcentrum voor autoverkeer (één van de twee toegangen)

De Belverderelaan is de zuidelijke toegangsweg naar het winkelcentrum van Stadshagen. Het winkelcentrum van Stadsagen heeft twee toegangswegen die formeel niet met elkaar in verbinding staan. Er is wel een informele doorgang via de parkeergarage. Naast de fietsoversteek bevindt zich een basisschool (de Wendakker). Ter plaatse van de oversteek kan het autoverkeer alleen rechtdoorrijden. Voor fietsverkeer ligt dat anders, er is uitwisseling mogelijk tussen het Twistvlietpad en de Belverderelaan.

De Belverderelaan kent een intensiteit van ca 4000 mvt/etm. en ca 2000-3300 fietsers/etm. Het Twistvlietpad kent een intensiteit van ca 3000 fietsers/etm. Stadshagen is nog niet af. Met name het noordelijk deel van Stadshagen wordt nog verder uitgebreid. Dit zal consequenties hebben voor zowel de intensiteiten op het Twistvlietpad als de Belverderelaan, beiden zullen drukker worden. Via de politie zijn de ongevallen opgevraagd, Bij de politie zijn sinds openstelling van de weg tot de reconstructie in de zomer van 2013 4 ongevallen bekend.

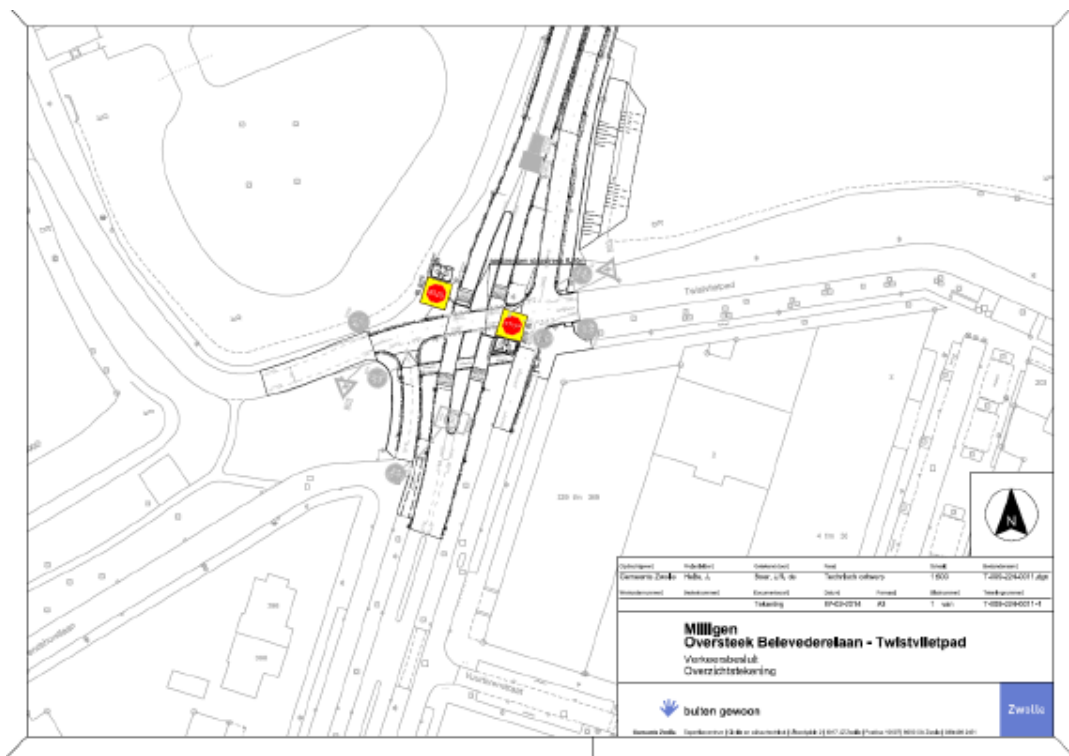
In de zomer van 2013 is de oversteek gereconstrueerd conform het ontwerp op de volgende pagina.





Ook hierna zijn er enkele meldingen binnengekomen bij de politie.

Recent zijn de voorrangsborden vervangen door stopborden en zijn ter plekke hagen geplaatst om de opvallendheid en herkenbaarheid van de oversteek te accentueren.



## **Ontwerpsuggesties/ discussie**

Tijdens de workshoprondes zijn veel suggesties gedaan:

- Vergroten van de zichtbaarheid van de fietsoversteek (bv. aanpassen van de bossage)
- Natuurlijk sturen
- Chicane in toevoerroute autoverkeer
- Rijbaan versmallen ter hoogte van de fietsoversteek
- Het plateau inkorten (alleen de fietsoversteek)
- Ribbelmarkering
- Meer communicatie met de wijk
- Andere verharding toepassen
- Knipperbollen
- Fietsrotonde
- Fietspad met middengeleider
- Ongelijkvloerse kruising
- Inrichting volgens shared space

Uiteindelijk werd geconcludeerd dat er gezocht moet worden naar een combinatie van snelheidsverlaging van het autoverkeer en het beter benadrukken van de fietsoversteek. Een ongelijkvloerse kruising is hier niet gewenst omdat het 'het hart' van de wijk is.

Aandachtspunt om er geen 'kermis' van te maken. Want als er op deze oversteek diverse knipperbollen e.d. worden geplaatst, zal dat ook op andere vergelijkbare oversteeklocaties worden verwacht.

De discussie ging ook even over de middengeleider omdat hierdoor de fietsers in twee keer moeten oversteken, wat de indruk kan geven dat de fietsroute ondergeschikt is aan de GOW (wat niet het geval is). De suggestie is ook gedaan om te gaan naar een landelijke richtlijn dat fietsoversteken van GOW's binnen de bebouwde kom die in de voorrang zitten standaard zonder middengeleider worden uitgevoerd. En indien uit de voorrang dan uitvoeren met middengeleider. Een interessant thema voor een landelijke discussie vanuit CROW-Fietsberaad en/of de Fietserbond.

## **Casus Enschede: rotonde Vlierstraat**

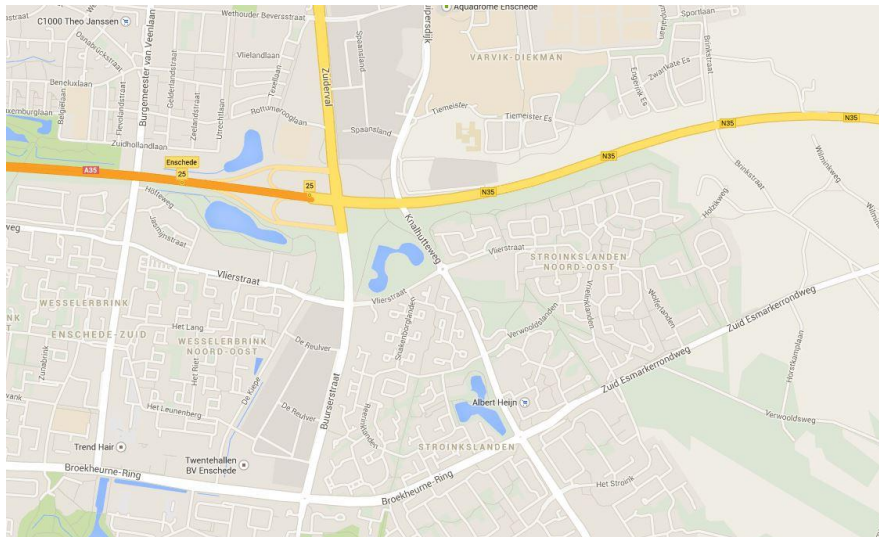
De rotonde Vlierstraat – Knalhutteweg ligt in Enschede-Zuid en vormt een knooppunt van stedelijke hoofdontsluitingswegen. Meer dan 10 jaar geleden was dit een standaard kruispunt en vormde het een black-spot. De noordelijke tak van de Knalhutteweg kruist via een viaduct de autoweg A35 richting Duitse grens. Mede daardoor zijn de beide vrijliggende fietspaden aan weerszijden van deze tak voor fietsen in tweerichtingen opengesteld en ook als zodanig ingericht qua breedte en asmarkering. Op de drie andere takken, evenals het fietspad op de rotonde zelf, is dat niet het geval en is fietsen alleen in één richting toegestaan.. Om de overgang van de tweerichtingpaden naar de overige eenrichtingpaden voor fietsers logisch en veilig te maken is aan de noord-oostelijke kant van de rotonde gekozen voor een wat afwijkende vormgeving.

De rotonde kent nu een aantal problemen, de noordelijke tak komt van het viaduct af waardoor de snelheid van het verkeer wat hoger zou kunnen liggen. Daarnaast komen er op de rotonde veel fietspaden samen waardoor er voor fietsers een wirwar aan routes ontstaat.

Uit de ongevallencijfers is helaas geen eenduidige oorzaak aan te wijzen en gebeurt er eigenlijk ook niet zo heel veel. Het is dan ook met name een onveiligheids gevoel. Bij het schouwen op de locatie valt het op dat er eigenlijk 4 knelpunten te benoemen zijn:

1. Fietsers rijden op de oost- en zuidelijke tak van de rotonde tegen het verkeer in, op het fietspad langs de Knalhatteweg naar de rotonde toe wordt ook veel tegen het verkeer in gereden;
2. Fietsers komen met elkaar in botsing door de krappe aansluiting van de fietspaden in de noordoostelijke hoek, doordat fietsers van het viaduct afkomen is er een hoge snelheid, en zijn de boogstralen van de rijlijn dus ook groot;
3. Fietsers snijden het noordoostelijke kruispunt af en schieten vlak voor de noordelijke rijbaan het fietspad weer op, wederom met een forse snelheid;
4. De oostelijke oversteek heeft nog een tweede fietsoversteek, hier moeten fietsers voorrang verlenen aan de auto maar dit gebeurt lang niet altijd, door de hoge snelheid schieten fietsers hier de rijbaan op.

De problemen die hier geconstateerd worden hebben allen betrekking op het gedrag van de fietsers en de inrichting van de fietsinfrastructuur. Vraag is of maatregelen aan de infrastructuur een verbetering in gedrag en beleving kunnen bereiken.



## Ontwerpsuggesties/ discussie

Er werden suggesties/opmerkingen gegeven van structurele aard, gericht op de infrastructuur en in de richting van gedrag en educatie:

### Structurele opmerkingen

- Tweerichtingsfietspaden in stand houden?
- Mogelijk een ongelijkvloerse oplossing
- De oost tak van de rotonde ook tweerichtings?
- Moet je überhaupt wel wat doen?

### Infra

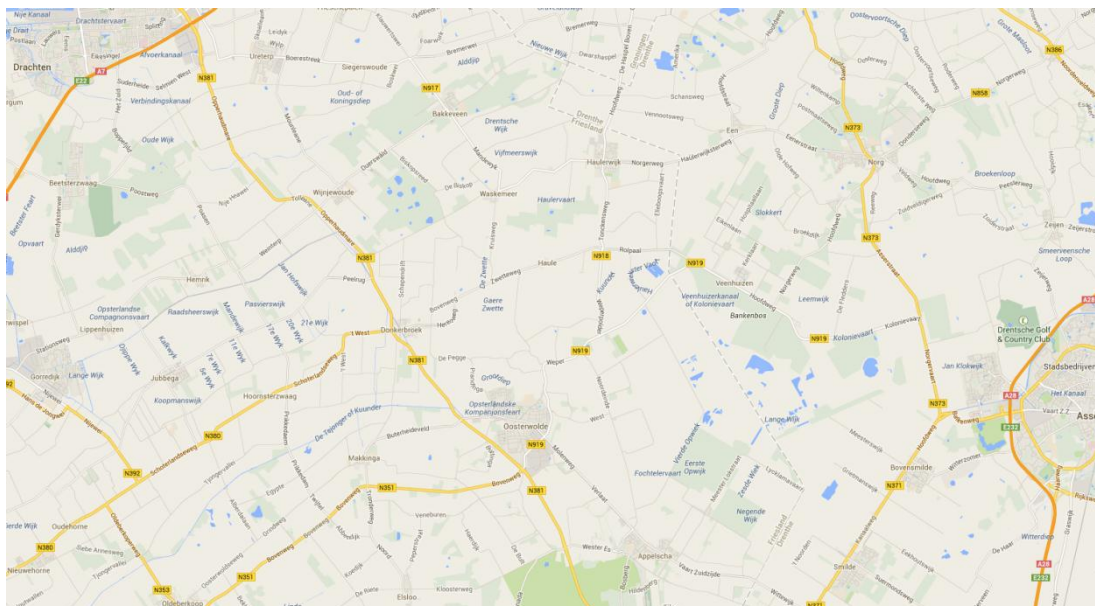
- Is het voor de fietsers duidelijk? (kijk eens naar de bebording & markering)
- Plaats een haag om het olifantenpaadje te voorkomen
- Maak de hoek in de bocht vloeiender
- Buig het fietspad uit

Gedrag: het is de uitdaging om het goede gedrag van de fietsers te stimuleren / om ze te verleiden om het goed te doen. Hier is geen pasklaar antwoord op gevonden (een optie als 3D print van obstakels werd wel genoemd).

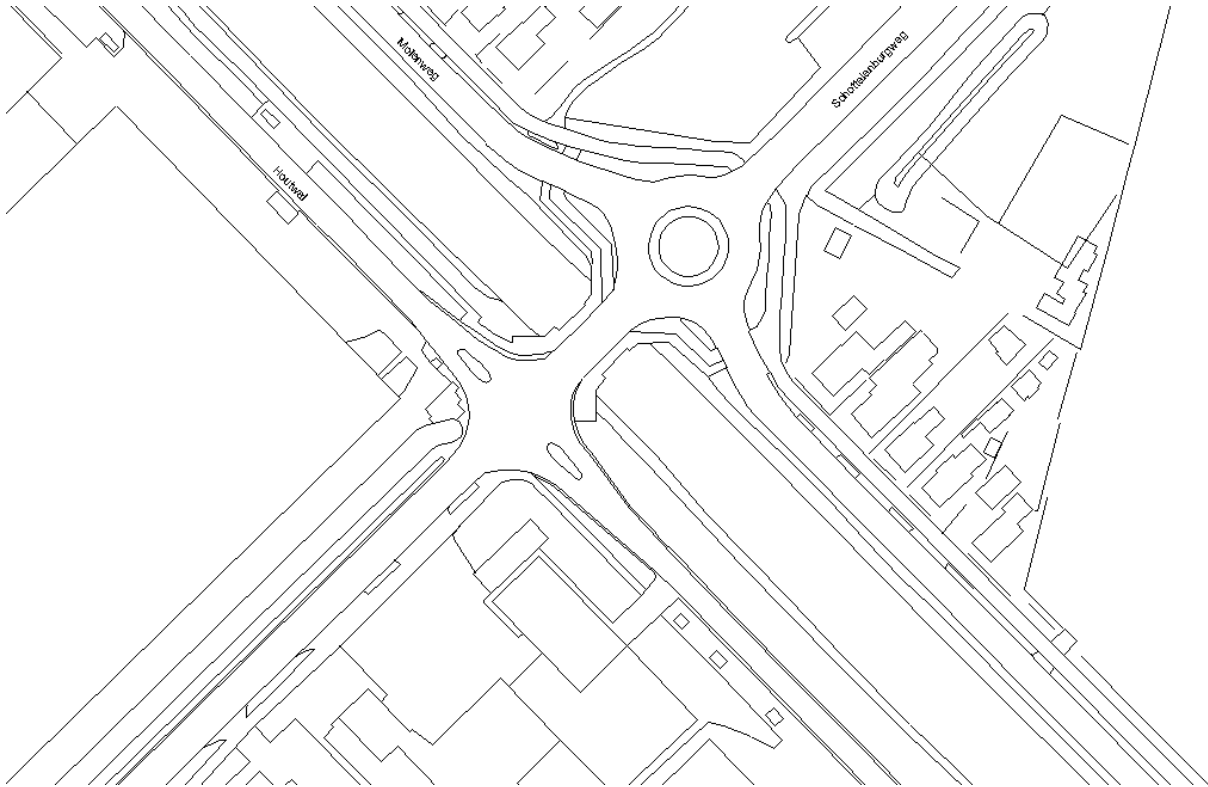
Daarnaast werd er nog gediscussieerd over de tweerichtingsfietspaden over rotondes. Een aantal deelnemers gaf aan om niet op slechts één poot van de rotonde een tweerichtingsfietspad te leiden (alle 4 of helemaal niet). Terwijl andere gemeenten goede ervaringen hadden met rotondes met over één poot een tweerichtingsfietspad.

## Casus Oosterwolde: Venekoterweg

De Venekoterweg in Oosterwolde maakt onderdeel uit van de provinciale N919. Het is een gebiedsontsluitingsweg met binnen de bebouwde kom een maximale snelheid van 50 km/uur. Aan de ene zijde is bewoond gebied, aan de andere zijde een industriegebied. Er is veel doorgaand en kruisend verkeer, zowel gemotoriseerd als fietsers.







Kruispunt Venekoterweg (N919) - Houtwal



De reconstructie van de gehele Venekoterweg (N919) maakt onderdeel uit van het door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan Venekoten-Centrum Oosterwolde (zie ontwerp hierboven).

De provincie Fryslân heeft een ontwerpogave voor twee kruispunten. Het reconstrueren van de kruispunten Ploeggang en Houtwal om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De gemeente wil gelijk met de aanpak door de provincie van de twee kruispunten de Venekoterweg 'van gevel tot gevel' meenemen. Dit is inclusief parallelweg en fietspad.

De oplossing voor het kruispunt Ploeggang is een ovonde . De oplossing voor het kruispunt Houtwal is minder makkelijk vanwege de beperkte ruimte en de directe nabijheid van de brug. De fietsers zitten langs de Venekoterweg op een vrijliggend fietspad. De brug is hiervoor te smal waardoor de fietsers op het kruispunt met de Houtwal op de weg moeten (zie gedetailleerde tekening van het kruispunt). Er is hier veel doorgaand en kruisend verkeer, zowel personenauto's, vrachtauto's, bussen en fietsers.

### **Ontwerpsuggesties/ discussie**

Het is een complexe situatie met heel veel verkeersbewegingen. Het is dan ook belangrijk om te zoeken naar oplossingen die de complexiteit vermindert en de snelheid van het autoverkeer omlaag brengt. Daarvoor werden diverse suggesties gedaan:

- Haal het tweerichtingsfietspad weg (dat eindigt nu abrupt ter hoogte van de kruising)
- Sluit de zuidoostelijke tak af (Houtwal)
- Plateau op het kruispunt
- Eventueel voorrang van rechts
- Fietsers beter begeleiden over het kruisingsvlak
- Gebruik een andere fietsbrug voor de fietsers