

## ‘Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen’

19 juni 2014, 13.00 – 16.45 uur te Arnhem

### Verslag

Op 19 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 Arnhem**

Aan de zuidtak van een rotonde is een oversteek met een tweerichtingsfietspad in de voorrang. De opgave hier om de oversteek veiliger vorm te geven.

#### **Casus Provincie Gelderland**

Aan de provinciale weg N320 liggen drie fietsoversteeklocaties. De uitdaging aan de ontwerpers om met (goedkope) alternatieve oplossingen te komen voor veilige fietsoverstekten.

#### **Casus Harderwijk**

Een complexe situatie waar 3 fietsroutes bij elkaar komen bij een 30 km/h weg. De voorrangssituatie is voor de weggebruikers onduidelijk. Waar ligt de oplossing?

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 Arnhem: fietsoversteek op de rotonde Zevenaarseweg.

Fietsoversteek, in twee richtingen, op de rotonde Oude Zevenaarseweg P. Callandweg.

Enkele kenmerken:

- Fietzers in de voorrang
- fietsoversteek in 2 richtingen
- bromfiets mag op het fietspad
- ligt binnen de bebouwde kom
- is onderdeel van een hoofdfietsroute
- 4 tot 5 ongevallen per jaar waarbij auto-fiets betrokken

De betreffende locatie vormt een onderdeel van de snelfietsroute (in ontwikkeling) Arnhem – Zevenaar. Het betreft hier een 2 richtingen fietspad die ter plaatse van een rotonde aan deze één poot kruist. De rotonde is gesitueerd binnen de bebouwde kom en fietsers in de voorrang. Het probleem op deze plaats is dat zowel automobilisten als fietsers zich onprettig voelen bij deze oversteek. Regelmatig wordt er ook melding van gemaakt door gebruikers over de onveiligheid op het betreffende punt. Er vinden regelmatig aanrijdingen of bijna aanrijdingen plaats.

Daar waar mogelijk proberen wij de fietser op hoofdfietsroutes voorrang te geven op autoverkeer, dat is ook hier het geval. Vaak lukt dat niet omdat daarmee de veiligheid van de fietser in het geding komt: het moet passen bij het verkeersbeeld en verwachtingspatroon ter plaatse.

In het verleden zijn er al diverse aanpassingen gedaan om te proberen de overzichtelijkheid te vergroten en de snelheden te beïnvloeden. Ook met aanvullende markering en bebording duidelijk proberen te maken aan de weggebruiker, met name de automobilist, dat het hier om een fietspad in 2 richtingen gaat. Meer sturing te geven aan de fietser door het aanbrengen van geleiders op het fietspad.



### Ontwerpsuggesties/ discussie

Het probleem zag men vooral veroorzaakt worden door het uitzicht van de automobilist & fietser. In sommige situaties kan namelijk een auto het zicht op de fietsers voor andere automobilisten afdekken. En de situatie is niet even duidelijk (de middengeleider kan voor verwarring zorgen). Maar

de deelnemers gaven de casushouders de aanbeveling mee om eerst eens goed de ongevalregistratie te analyseren om zicht te krijgen op het daadwerkelijke probleem (“waar zit het knelpunt?”).

Tijdens de workshoprondes is dé oplossing niet gevonden. Er zijn wel heel veel suggesties / opmerkingen gemaakt:

- Buig het fietspad verder uit en haal de fietser uit de voorrang. Hierop reageerde wel veel deelnemers dat het een zonde zou zijn om hiervoor te kiezen (het is tenslotte onderdeel van een ‘snelfietsroute’)
- Breng witte pijlen aan op het zwarte asfalt ter hoogte van de oversteek (om aan de automobilisten duidelijk te maken dat fietsers uit beide richtingen kunnen komen)
- Haal de fietssymbolen sowieso weg: hoewel ze met goede bedoelingen zijn aangebracht, betekenen ze volgens de wet iets anders.
- Plaats knipperbollen en detectiesystemen
- Verhoog de fietsoversteek
- Zoek het aandeel brommers uit; wellicht kunnen zij eerder de rijbaan op worden geleid.
- Buig het fietspad in, zodat het duidelijker wordt dat het fietspad onderdeel uitmaakt van de weg. Nadeel kan zijn dat de kans op dodehoekongevallen toeneemt.
- Het kan zijn dat de hoge fietsintensiteit een probleem is; automobilisten zouden hierdoor meer risico kunnen nemen om over te steken.

### **Casus Harderwijk: fietsoversteek Luttekepoortstraat**

In de huidige situatie wordt de fietsoversteek/overstekende fietsers te laat/niet opgemerkt door de automobilisten. Hierdoor verlenen automobilisten niet of te laat voorrang aan de overstekende fietsers met als gevolg dat er veel bijna ongevallen plaatsvinden. Ook de voetgangers hebben met hetzelfde weggedrag van de automobilisten te maken. De situatie wordt door zowel fietsers als automobilisten als verkeersonveilig ervaren tot op heden hebben er nog geen geregistreerde letselongevallen plaatsgevonden. De huidige situatie is in 2012 gewijzigd. In de oude situatie was er geen sprake van een fietsoversteek met in de voorrang gelegen oversteek en een vrijliggend fietspad.



#### *Vorrangssituatie Luttekepoortstraat*

Naast de bovengenoemde problematiek veroorzaakt de fietsoversteek een onduidelijke voorrangssituatie voor de fietsers op de Luttekepoortstraat. Namelijk aan één zijde is een twee

rijrichtingen bereiden fietspad gelegen die ter hoogte van van de fietsoversteek Luttekepoortstraat overgaat in, aan beide zijde van de weg, gelegen fietsstroken.

De fietsers, komend van het centrum, moeten ter hoogte van de oversteek (schuin) oversteken naar de rechterkant van de weg om via de fietsstrook verder te fietsen. De meeste fietsers ervaren de situatie alsof zij voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer. In dit geval moet de fietser formeel voorrang verlenen aan de automobilist. Echter hier geldt de regel: recht doorgaand verkeer heeft voorrang. In veel gevallen krijgt de fietser voorrang maar veroorzaakt de situatie wel het gevoel/beeld van verkeersonveiligheid voor zowel de automobilist als de fietser.

### Kenmerken fietsroute

De situatie wordt gekenmerkt door een drietal fietsroutes die hier samenkomen:

- De *fietsroute Kuipwal-Luttekepoortstraat* vormt een onderdeel van de doorgaande fietsverbinding van de woonwijk Stadweiden- centrum- industrieterrein Lorentz.
- De *fietsroute Kuipwal-Friesegracht* is een onderdeel van de doorgaande fietsverbinding woonwijk Friesegracht/Parkweg-centrum- industrieterrein Lorentz.
- De *fietsroute Luttekepoortstraat* is de verbinding voor fietsers van en naar het centrum vanuit omliggende woonwijken.

De fietsroutes Kuipwal-Luttekepoortstraat en Luttekepoortstraat worden intensief gebruikt door fietsers, de fietsroute Kuipwal-Friesegracht wordt in veel mindere mate gebruikt door fietsers.



## Vraagstuk

Er worden twee problemen geconstateerd:

De fietsoversteek/overstekende fietser wordt te laat/niet opgemerkt door de automobilisten. Automobilisten verlenen niet of te laat voorrang aan de overstekende fietsers. Hierdoor zijn er veel bijna ongevallen.

Twee rijrichtingen bereden fietspad ter hoogte van de fietsoversteek Luttekepoortstraat overgaat in fietsstroken. De fietsers ervaren de situatie alsof zij voorrang hebben op het gemotoriseerde verkeer. In veel gevallen krijgt de fietser voorrang. Gevolg: versterkt het gevoel/beeld van verkeersonveiligheid voor de automobilist en fietser.

## Ontwerpsuggesties/ discussie

Tijdens de workshoprondes bleek dat de situatie erg complex is. Dit wordt met name veroorzaakt door het samenkomen van meerdere fietsroutes. De suggesties die werden gedaan waren er dan ook met name op gericht om de routes uit elkaar te halen (als eerste stap):

Maak een vloeiende verbinding tussen het tweerichtingsfietspad dat vanuit het westen komt met de verbinding naar het noorden. En zorg in de bocht voor een haakse verbinding voor fietsers die naar het zuiden willen gaan (of daar vandaan komen). En richt de weg volgens een 30 km/h-weg.

Vervolgens kan men bij de verdere uitwerking het volgende kunnen overwegen:

- De zebra zou naar het oosten verlegd kunnen worden (of evt. achterwege gelaten worden)
- De fietsoversteek ter hoogte van de 30 km/h weg zou uit de voorrang gehaald kunnen worden
- De 30 km/h zou heringericht kunnen worden volgens de richtlijnen

## Casus Provincie Gelderland: fietsoversteken op N320 (80 km/h weg)

Er is geconstateerd dat er relatief veel belangrijke fiets oversteeklocaties kort bij elkaar liggen op de N320 op het wegvak Lienden Kesteren. Deze zijn gelegen bij km 28,9, km 29,3 en km 29,6. Geen van de oversteeklocaties is op de hoofdrijbaan vormgegeven. De fietser moet twee rijstroken plus een voorsorteerstrook in één keer oversteken bij km 28,9 en km 29,3. Bij km 29,6 gaat het om 2 rijstroken. De oversteeklengte in combinatie met de snelheid van het verkeer op de N 320 (80 km/u en vaak hoger) leidt tot gevoelens van verkeersonveiligheid bij fietsers.



Km 28,9-

Burgemeester Houtkoperweg noord

km29,3 -

Burgemeester Houtkoperweg zuid

km 29,6 –

A15  
Rijnbanddijk

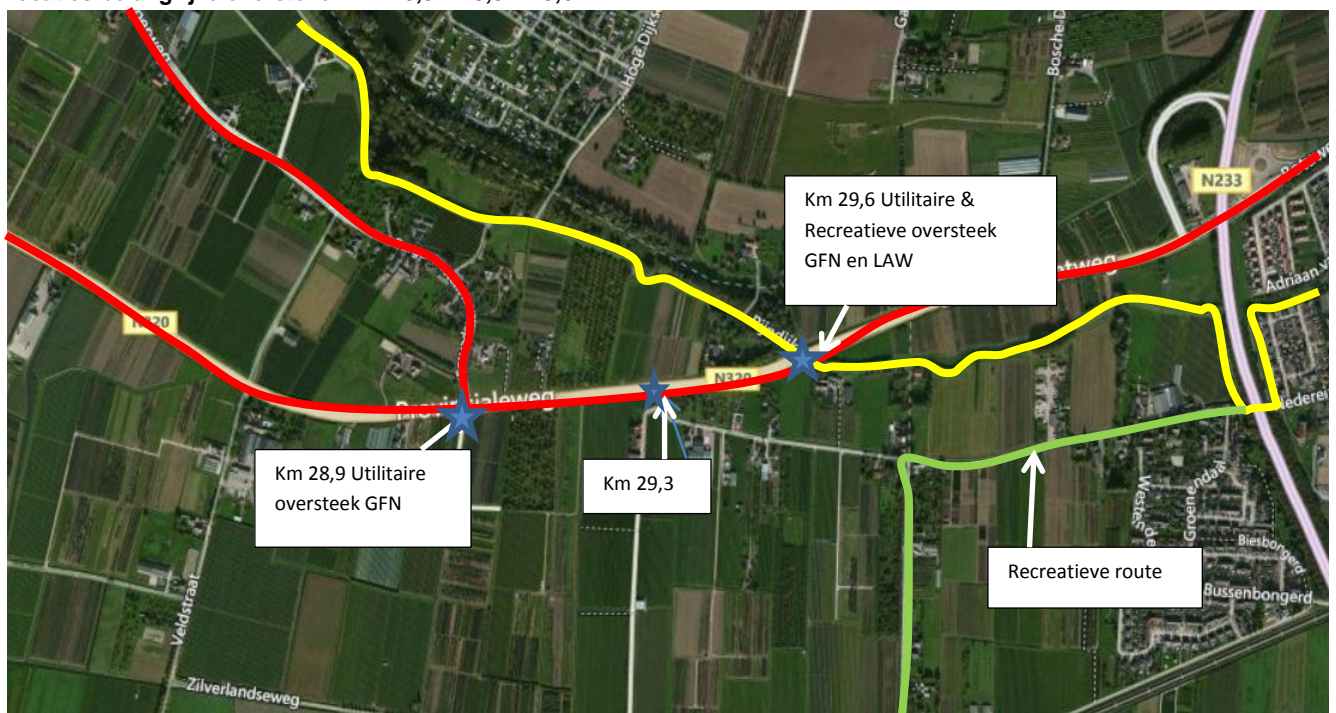
## Verkeersgegevens

- De zijwegen t.h.v. km 28,9 en km 29,3 (Burgemeester Houtkoperweg) als ontsluiting dienen van respectievelijk Lienden en Kesteren;
- Op de kruising bij km 28,9 zit veel vrachtverkeer op vanwege het daar liggende bedrijventerrein;
- De N 320 is geheel gecategoriseerd als (regionale of stedelijke) gebiedsontsluitingsweg;
- De verkeersintensiteit op de N320 is ca. 9.000 MVT;
- De V85 ligt rond de 93 km/u.
- Recent zijn de kruisingen bij km 28,9 en 29,3 nog gereconstrueerd waarbij een smalle midden geleider is geplaatst tussen het linksafvak en de tegemoetkomende rijbaan. Het linksafvak en het doorgaande rijvak zijn hierdoor wel te smal volgens de CROW normen.

## Fietsgegevens

- Intensiteit van fietsers op het fietsnetwerk is minder dan 500 fietsers per etmaal;
- Fietsers rijden op delen van het traject langs de N320 tegen de richting in. Dit is meerdere malen waargenomen ter hoogte van Lienden. Dit wordt mogelijk veroorzaakt door het gebrek aan (goede) oversteekvoorzieningen op het traject, De fietspaden zijn 2,00 m breed langs de N320;
- Er rijdt relatief veel schoolgaand fietsverkeer op de Burgemeester Houtkoperweg noord. De Burgemeester Houtkoperweg noord is onderdeel van het Bovenlokale utilitaire fietsnetwerk in Gelderland, de Burgemeester Houtkoperweg zuid niet.
- De Rijnbanddijk is onderdeel van Bovenlokale utilitaire fietsnetwerk in Gelderland, het recreatief knooppunten netwerk en de Landelijke lange afstandsfietsroutes.

## Locaties belangrijke oversteeken km 28,9 – 29,3 – 29,6



## Ongevallen

Sinds 2008 zijn op het wegvak geen ongevallen met (brom)fietsers of voetgangers geregistreerd, maar in 2004 t/m 2007 waren dat in totaal 4 ongevallen, met één dodelijk slachtoffer en twee letselslachtoffers. Het dodelijk ongeval was met een voetganger en vond plaats ter hoogte van km

29,3. De letselslachtoffers waren bromfietsers ter hoogte van km 29,3 en km 29,6. De inrichting van de oversteken is in die tijd niet structureel gewijzigd.

### **Probleem**

- Vanwege de ligging op een dijk is het aanleggen van middengeleiders bij km 29,3 en 29,6 relatief duur.
- Het aanleggen van middengeleiders volgens de CROW richtlijnen om fietsers de mogelijkheid te geven om vrij van het kruisingsvlak over te steken bij km 28,9 en km 29,3 is een dure opgave
- In verband met de ligging van de zijwegen ten opzichte van de geleiders in combinatie met het feit dat fietsers zich op de zijwegen op de rijbaan bevinden is het de verwachting dat een deel van de fietsers hier geen gebruik zal maken van de middengeleiders.
- De investeringen voor de aanleg van middengeleiders om de fietsoversteken te verbeteren maar waar niets gebeurd gevoelsmatig te hoog.

### **Vraagstuk**

Wat zijn goede alternatieven om voor fietsers het oversteken over de N320 toch veiliger te maken en de kosten niet te hoog te laten oplopen worden?

### **Ontwerpsuggesties/ discussie**

Vooropgesteld: deze oversteken zijn niet uniek, er zijn dergelijke oversteken over 80 km/h wegen elders in het land waar niet altijd volgens de richtlijnen de oversteek ontworpen kan worden. Want volgens de richtlijnen wordt aangegeven dat er het beste een ongelijkvloers oversteek gerealiseerd moet worden en als tweede optie een oversteek met middengeleiders.

Tijdens de workshoprondes is dé oplossing niet gevonden. Er zijn wel heel veel suggesties / opmerkingen gemaakt:

- Gebruik de huidige middengeleiders om een fietsoversteek te realiseren (meest genoemd)
- Omdat er op zich weinig gebeurd (weinig geregistreerde ongevallen) kan met het zoeken in kleine maatregelen
- Pas het aan volgens de richtlijnen (wetende dat het een dure oplossing is) of laat het zo (“doe het goed of doe het niet”). Pas het desnoods gefaseerd aan.
- Maak aanpassingen in het ontwerp zodat de oversteek meer aandacht krijgt (knijp in het ontwerp/ meer lichtmasten/ snelheid omlaag brengen i.c.m. plateau)
- Maak koppelingen tussen de oversteeklocaties (bv. tweerichtingsfietspad er naast/ fietsroutes eerder bij elkaar brengen)
- Haal de linksaffers er uit
- Realiseer een rotonde