



## ***'Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen'***

*8 juni 2015, 13.00 – 16.45 uur Hotel Haarhuis te Arnhem*

*Verslag*

Op 8 juni 2015 hebben de Stadregio Arnhem Nijmegen en het ROV 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 gemeente Wijchen**, fietsoversteken spoorweg
- **Casus gemeente Renkum**, kruispunt Hogenkampseweg-Nieuwe Keijenbergseweg-Meester van Damweg
- **Casus gemeente Nijmegen**, paaltje(s); alternatieven voor de Laauwik fietstunnel

Op de volgende pagina's zijn 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.

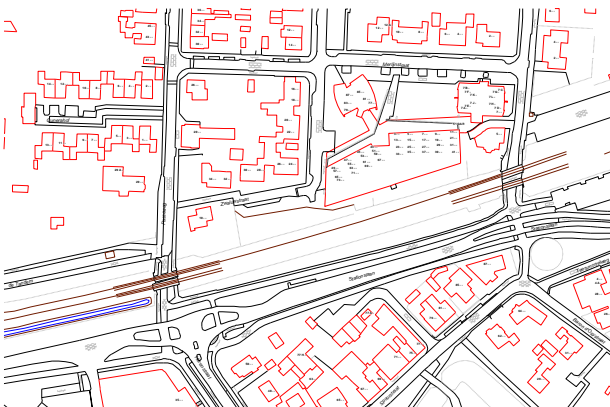
### Casus gemeente Wijchen - Fietsoversteek spoorweg (Passeweg)

Om te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer deze spoorwegovergang gebruikt, zijn aan de noordzijde een aantal paaltjes geplaatst. Dit is een eis van ProRail. De doorgang voor voetgangers is niet ideaal, de paaltjes zijn vooral effectief, niet mooi of logisch geplaatst. De paaltjes stonden eerst tussen fietspad en de overgang, nu wat verder weg. Al beter.



### Fietsoversteek spoorweg (Tunnelweg)

Om te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer deze spoorwegovergang gebruikt, zijn aan de noordzijde een aantal paaltjes geplaatst. Dit is een eis van ProRail. De doorgang voor voetgangers is niet ideaal, de paaltjes zijn vooral effectief, niet mooi of logisch geplaatst.







### Ontwerpsuggesties/ discussie

Voorafgaand aan de bijeenkomst had Prorail aangegeven dat ze nog input zouden leveren voor wat betreft de eisen vanuit Prorail bij fietsoversteken over spoorwegen. Helaas is die informatie niet op tijd ontvangen. Tijdens de workshoprondes is er van uit gegaan dat een fysieke afsluiting voor het gemotoriseerde verkeer wel noodzakelijk is. De oplossing met palen op fietspaden bleef min of meer in stand tijdens de workshoprondes. Wel werd er een aantal aandachtspunten benoemd:

- de paaltjes op het trottoir moeten aangepast worden;
- zorg dat de paaltjes niet op de natuurlijke rijlijn van de fietsers staan;
- zorg voor voldoende openbare verlichting;
- plaats een middengeleider (verhoogd en in de banden) i.c.m. bord B2\*

\* na de terugkoppeling van de casussen heeft CROW-Fietsberaad de nieuwe aanbevelingen voor paaltjes op fietspaden gepresenteerd. In deze aanbevelingen is opgenomen dat er in het ontwerp geen plek is voor een middeneiland waar de paal op geplaatst wordt. Als de paal wordt weggehaald of neergeklapt vanwege gladheidsbestrijding, resteert dan immers een verhoogd eilandje dat minder goed zichtbaar is.

**Casus gemeente Renkum:** kruispunt Hogenkampseweg-Nieuwe Keijenbergseweg-Meester van Damweg

**Situatie:**

- Hogenkampseweg ten noordoosten van dit kruispunt (incl. kruispunt) 50 km/uur, ten zuidwesten 30 km/uur
- Doorgaande route autoverkeer Hogenkampseweg 50 km <-> Nieuwe Keijenbergseweg
- Busroute Hogenkampseweg 30 <-> Hogenkampseweg 50
- Belangrijke fiets- en schoolroute Hogenkampseweg 30 <-> Hogenkampseweg 50
- Toekomst (inschatting 2016): MFC met 3 basisscholen ten oosten van dit kruispunt met een belangrijke aanvoerrote via de Meester van Damweg. Gevolg: nog meer fietsers en vooral ook autoverkeer via dit kruispunt naar de Meester van Damweg.

Wij hebben dit kruispunt al lang onder de loep, maar komen er niet goed uit.

**Intensiteiten motorvoertuigen:**

Hogenkampseweg 4000-4500

Nieuwe Keijenbergseweg 2000-2500

Meester van Damweg 800-1000

**Afmetingen:**

Hogenkampseweg – 6,70 m

Nieuwe Keijenbergseweg 7,30 m

Meester van Damweg – 6,70 m

**Probleemvraag:**

Met welk ontwerp zijn de belangrijkste routes voor alle verkeersstromen duidelijk, eenduidig en veilig?



## **Ontwerpsuggesties/ discussie**

Tijdens de workshoprondes is een aantal oplossingsrichtingen ingebracht:

- is een rotonde mogelijk? (het ziet er naar uit dat de ruimte te beperkt is, maar het is goed om het een keer uit te tekenen. Dan kan die optie namelijk wel/niet worden uitgesloten)
- ontwerp een 30 km/h plateau met op alle takken 30 km/h (het exacte begin van de 30 km/h verschilde per groep tijdens de workshoprondes)
- een oplossing met shared space
- beide stromen van elkaar scheiden (met een doorsteek)
- het kruispunt smaller en compacter maken (i.c.m. groen en andere inrichtingselementen)

De oplossing met een plateau werd het vaakste genoemd. Ook Wim Salomons kon zich vinden in deze oplossingsrichting. Een gelijkwaardige kruising is volgens Wim essentieel. Hierbij nog wel een paar detailaandachtspunten:

- aan de noordelijke tak staat een glasbak (niet een ideale plek)
- de plek van de halte moet heroverwogen worden

## **Casus gemeente Nijmegen, paaltje(s); alternatieven voor de Laauwik fietstunnel**

In Nijmegen (zoals elders in Nederland) zijn we heden ten dage kritisch op het plaatsen van paaltjes. Toch is het plaatsen van een paaltje niet altijd te voorkomen of toch? Dit lijkt menig maal tot worstelingen over het bedenken van alternatieven.

### **Situatie**

In het Vinex nieuwbouw gebied in Nijmegen de Waalspong is een aantal kunstwerken gebouwd. Op dit moment wordt de hand gelegd aan een laatste project, de Laauwik fietstunnel. Om te voorkomen dat vrachtverkeer over het tunneltje gaat rijden dient een paaltje geplaatst te worden om te voorkomen dat het wegdek overreden wordt, te dicht bij de ingang van deze tunnel en aan de kant van Oud Lent (zie tekening). Een vrachtwagen zou absoluut schade veroorzaken aan het wegdek en aan de tunnel overkapping.

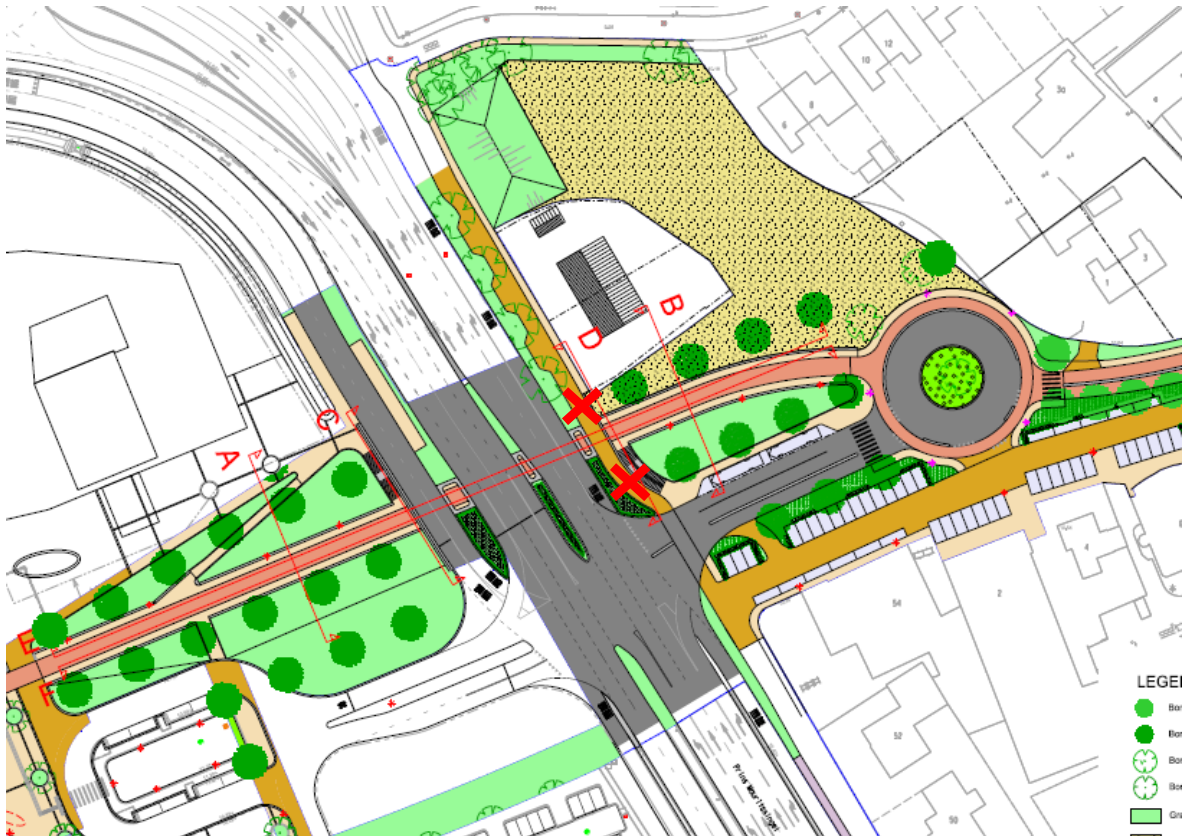
### **Alternatieven**

Zijn er nog alternatieven te bedenken zijn voor deze situatie?

Bijvoorbeeld:

1. Eenzijdige wegversmalling met verhoogde berm
2. Paaltjes aan weerszijden van de weg om het fietspad op de tunnel af te schermen;
3. Een wegversmalling met kantelbare paaltjes aan weerszijden van het fietspad op de tunnel
4. Borden
5. Etc.





### Ontwerpsuggesties/ discussie

Tijdens de workshoprondes kwam er een eenduidig alternatief voor de oplossing met palen naar voren: een hoogtebeperking instellen (en handhaven) voor het weren van zware voertuigen. Een aandachtspunt is nog wel de nood- en hulpdiensten. Verder is dit een prima verkeerskundige oplossing, echter is het nog maar de vraag in hoeverre de stedenbouwkundige dit een fraaie oplossing vindt.

