

Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen Regio Twente

7 november 2013

Verslag

Op 7 november 2013 heeft Regio Twente 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 ontwerpopgaven 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 Almelo: Bornebroeksestraat (F35)

Tracékeuze van een nog te realiseren doortrekking van het Almelose F35-tracé.

Casus gemeente Enschede: Kruispunt Deurningerstraat-Raifeissenstraat-Fietsstraat Lasonderstraat

De opgave om de aansluiting voor fietsers, beter, veiliger, herkenbaarder en logischer maken.

Casus gemeente Hellendoorn: Rotonde Helmkruidlaan – Baron van Sternbachlaan, Nijverdal

De opgave om de zuidtak van deze rotonde veiliger vorm te geven.

Casus gemeente Twenterand: Kerkallee en de Rohorst

Op zoek naar een veiligere inrichting van beide wegen.

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 gemeente Almelo: Bornebroeksestraat (F35)

Locatie

De casus betreft de tracékeuze van een nog te realiseren doortrekking van het Almelose F35-tracé vanaf de Wetstraat (net na de fietstunnel onder de Schoolstraat) naar de Joost van den Vondelstraat. Het Masterplan F35 gaat uit van een doortrekking van het al gerealiseerde vrij liggende snelfietspad, direct langs het NS-spoor (zuidzijde) in oostelijke richting.

Vraagstelling

Er waren voor dit tracé twee reële varianten in beeld:

Direct langs het spoor in een vrij liggend tracé

Bij deze variant is het belangrijkste knelpunt dat over een lengte van ca. 50 meter concessies moeten worden gedaan aan het minimale profiel. Daarnaast speelt het een rol dat een twintigtal bewoner-eigenaars te maken krijgen met verkeersbewegingen pal achter hun perceel.

Via de Bornebroeksestraat als fietsstraat

Bij deze variant speelt een rol dat de Bornebroeksestraat een drukke straat is met gemengde functies en een relatief hoge parkeerdruk. Het aanwijzen en inrichten als fietsstraat vraagt om een adequate oplossing van de parkeervraag, een ingreep in de buurtverkeerscirculatie en in de noord-zuidrichting levert het voor de doorgaande fietser twee linksaf-knelpunten op, die om een ruimtelijke ingreep vragen.

Tijdens de casus zijn verdere gegevens getoond/verstrekkt over ruimtelijke details en verkeerskundige gegevens over de directe omgeving.

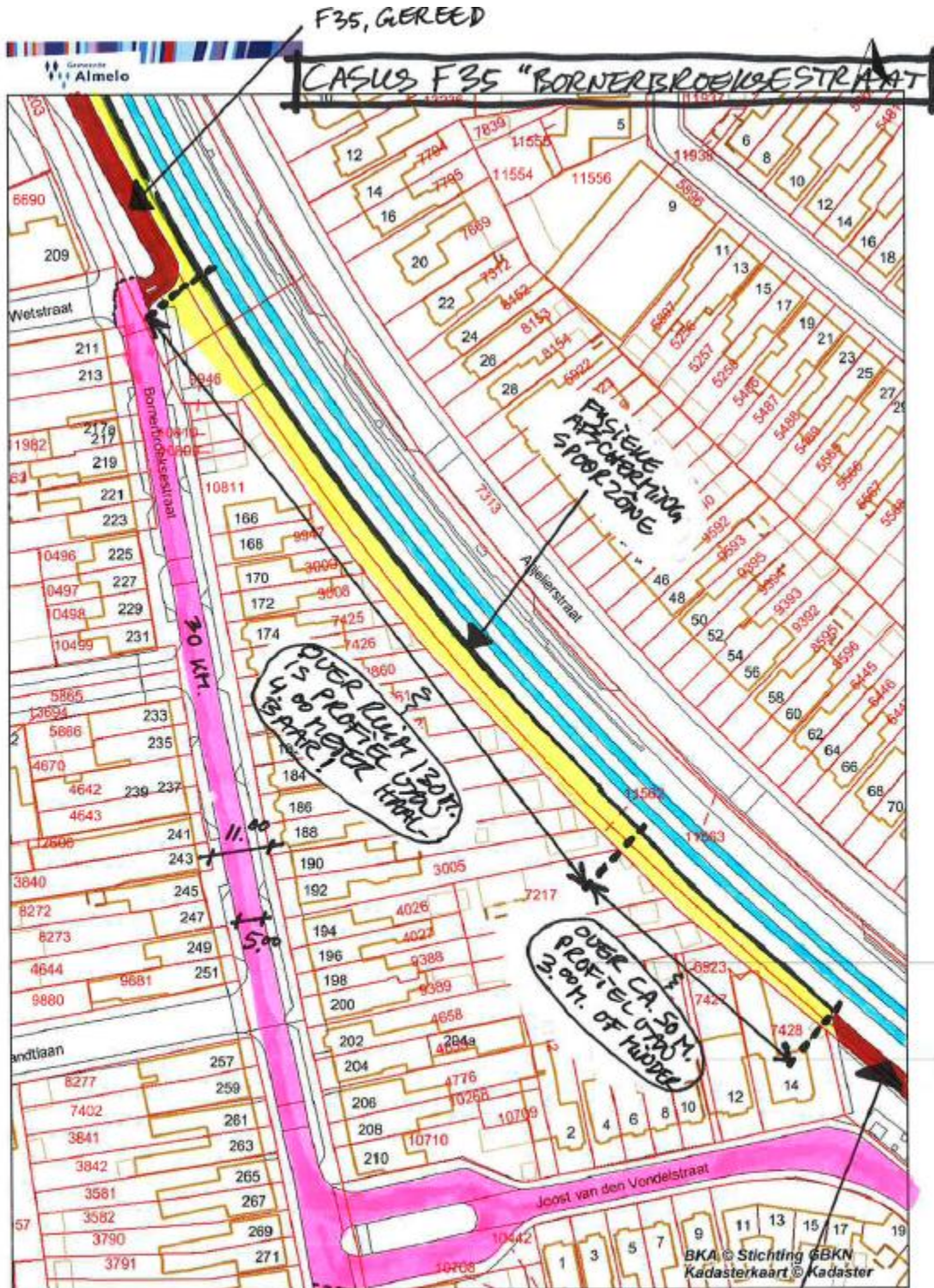
De belangrijkste afwegingen in de ontwerpessie hadden te maken met comfort, directheid, herkenbaarheid verkeersveiligheid, handhaafbaarheid (verkeerscirculatie).

Discussie

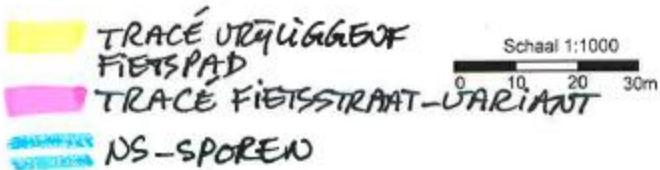
Tijdens de plenaire discussie werden de twee mogelijke oplossingen besproken.

De optie om direct langs het spoor in een vrij liggend tracé de F35 door te trekken verdiende voorkeur van het merendeel van de ontwerpers. De belangrijkste aanbeveling die werd gedaan was om contact op te nemen met ProRail om te onderzoeken of er op een andere manier ruimte gecreëerd kon worden.

De tweede optie om een fietsstraat in te richten via de woonstraat werd door de aanwezigen als te gevaarlijk beoordeeld: veel aansluitingen, hoge parkeerdruk en aanwezigheid van ander verkeer.



Aan deze afdruk kunnen geen maten of rechten worden ontleend.



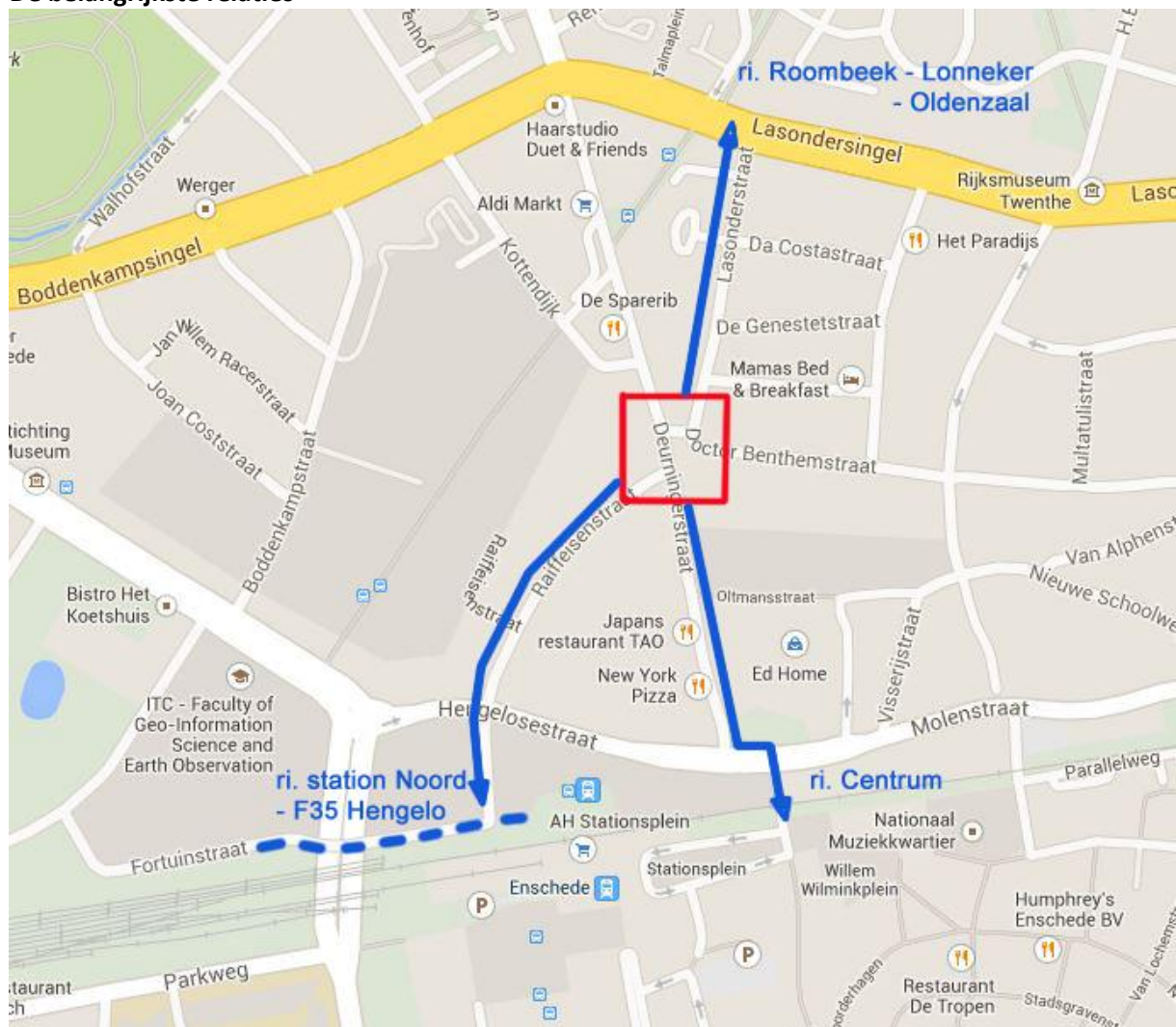
F35, VERVOLGTRACÉ,
RUIMTELIJK INPASBAAR
(IN OVERLEG PRORAIL)

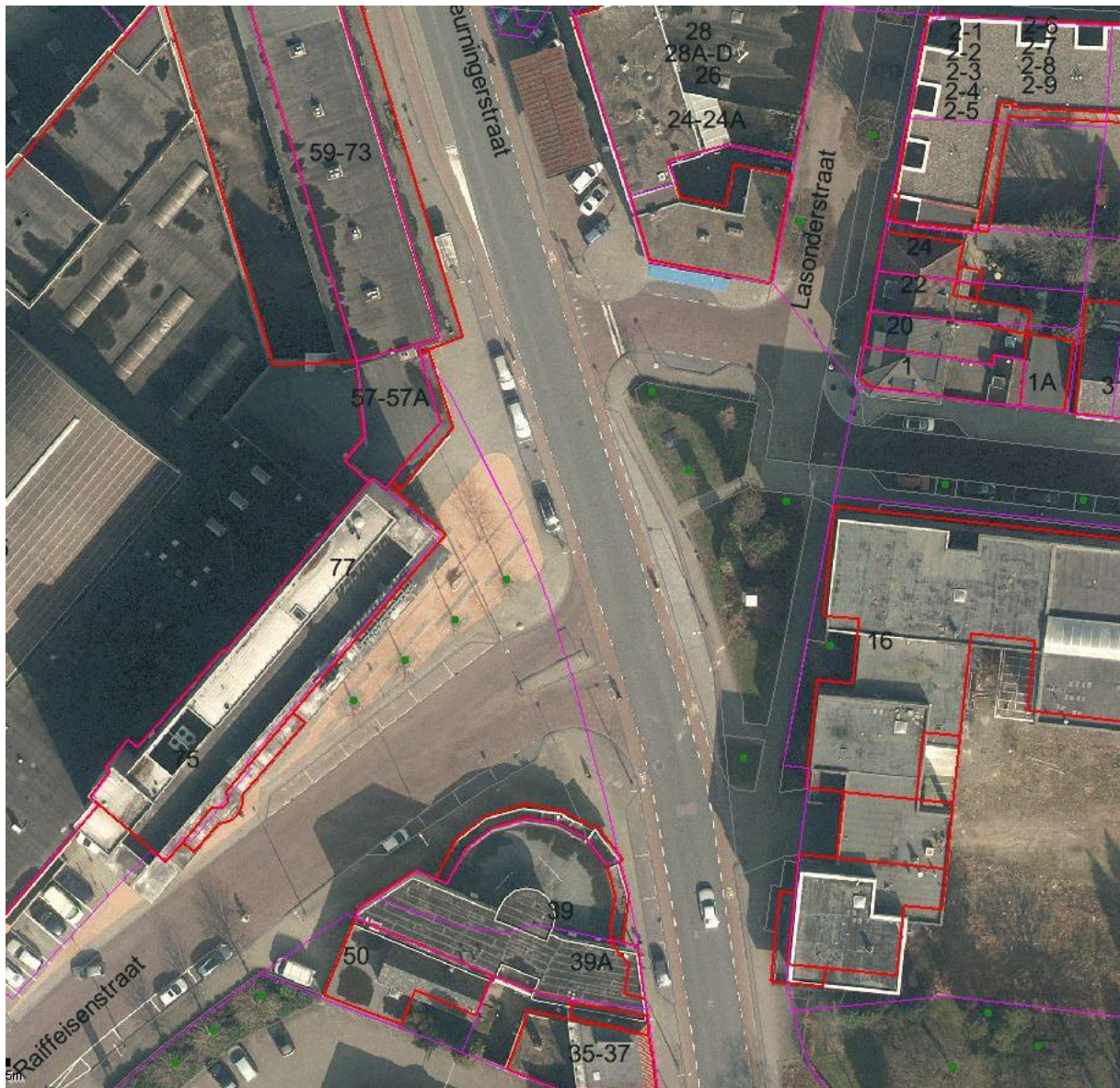
Casus gemeente Enschede: Kruispunt Deurningerstraat- Raifeissenstraat-Fietsstraat Lasonderstraat

Beschrijving

In de wijk Roombeek vormt de Lonnekerspoorlaan voor fietsers een onderdeel van de toekomstige Fietssnelweg 35 van Oldenzaal naar Enschede. Tussen Roombeek en het centrum loopt de fietsverbinding via de Lasonderstraat en mondt uit op de Deurningerstraat. Vanaf dat punt kunnen fietsers richting binnenstad verder fietsen via de Deurningerstraat. Via de Raifeissenstraat kan verder worden gefietst richting de noordzijde van het station en de toekomstige schakel naar de Fietssnelweg richting Hengelo. De Lasonderstraat is een erftoegangsweg (30 km/u) en wordt in 2014 gereconstrueerd tot een fietsstraat. De Deurningerstraat en Raifeissenstraat zijn gebiedsontsluitingswegen (50 km/u). Momenteel heeft de aansluiting van de Lasonderstraat en Raifeissenstraat op de Deurningerstraat de vorm van een bajonet. Deze aansluiting kent nogal wat veiligheidsproblemen. De opgave is om, gelijktijdig met de reconstructie tot fietsstraat, de aansluiting voor fietsers beter, veiliger, herkenbaarder en logischer te maken.

De belangrijkste relaties





Discussie

Uit de vele aangedragen oplossingen kwamen er drie naar voren, waarbij verdere uitwerking zinvol leek:

- * Ontvlechten van de F35 en de doorgaande –auto- verbinding Deurningerstraat/Raiffeisenstraat. Dit vraagt een creatieve oplossing voor het uitwisselen auto- en fietsverkeer tussen de ontvlochten verbindingen.
- * Ronde ter plaatse van de aansluiting Deurningerstraat-Raiffeisenstraat.
- * Shared Space ter plekke van aansluiting Deurningerstraat-Raiffeisenstraat.

Bij zowel de rotonde als het idee van Shared Space is de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer van invloed op het functioneren van de gekozen oplossing. Een ander aandachtspunt is dat de Deurningerstraat van oorsprong een radiale aansluiting is op het centrum en dat het huidige beleid van de gemeente is om de historische waarde van deze wegen in stand te houden.

Casus gemeente Hellendoorn: Rotonde Helmkruidlaan – Baron van Sternbachlaan, Nijverdal

De rotonde op de kruising van de Helmkruidlaan met de Baron van Sternbachlaan staat bekend als een gevaarlijk punt. Sinds de opening van de Baron van Sternbachlaan in november 2008 zijn er diverse (bijna) conflicten geweest tussen automobilisten en fietsers.

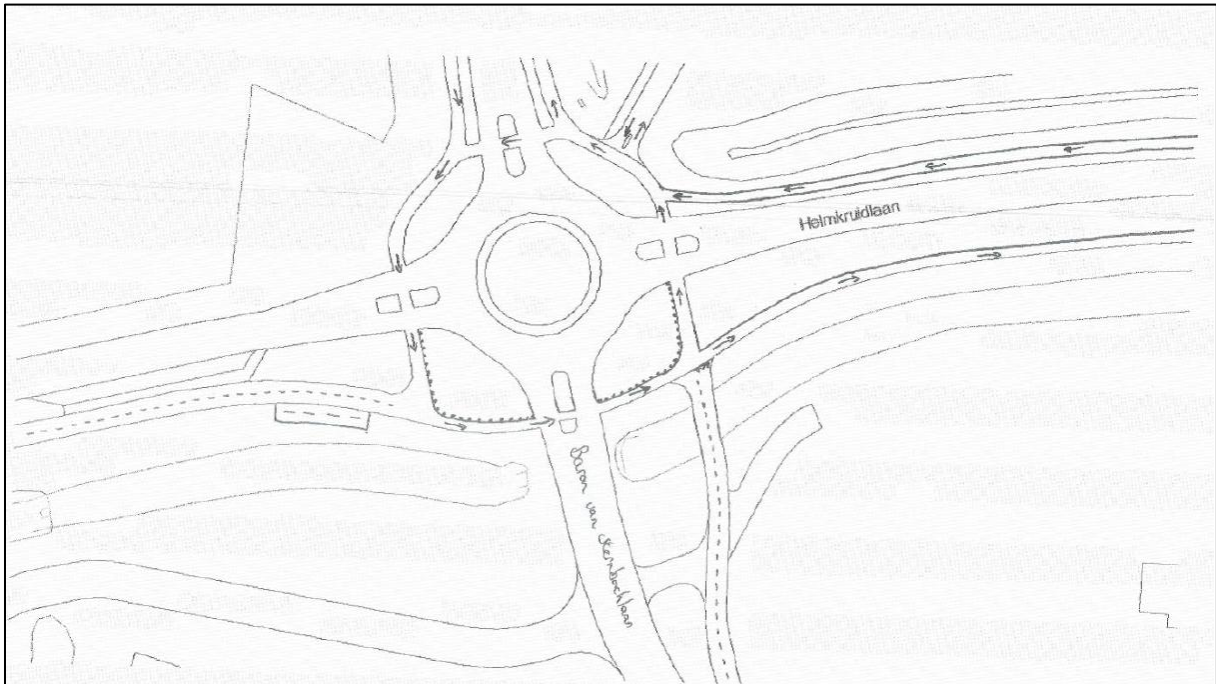
Onder inwoners van de Kruidenwijk bestaat een gevoel van onveiligheid wat zich regelmatig uit in een melding bij de gemeente of politie. Het grootste deel van de ongevallen vindt plaats op de zuidtak van de rotonde, hier is het fietspad dubbelzijdig uitgevoerd.

Uit analyses leek slecht overzicht bij het afrijden van de rotonde de Baron van Sternbachlaan de hoofdoorzaak van de ongevallen te zijn. Het zicht voor het afrijdende verkeer werd belemmerd door scholieren die op elkaar staan te wachten op het stuk kunstgras tussen de rotonde en het fietspad. Daarom zijn de vele wachtende scholieren precies in deze bocht/oksel van de rotonde naar een andere plek verwezen en is het stuk waar zijn stonden omheind met een hekwerkje. Ondanks het verplaatsen van de groepen scholieren blijven de ongevallen aanhouden.



De gemeente had vóór deze bijeenkomst twee varianten opgesteld:

Fietspad naar de noordzijde Helmkruidlaan brengen en zuidelijk fietspad éénrichting maken.



Uitbuigen fietspad aan de zuidzijde en overzetten t.h.v. bestaande aansluiting van atletiekbaan.



In samenwerking met een adviesbureau is er gekeken naar deze varianten. Het bureau adviseerde de door de gemeente opgestelde variant 2 als beste oplossing. Hierbij wordt de fietsoversteek verplaatst richting de inrit van de atletiekbaan. Echter, ook hier zitten weer nadelen aan, waardoor de gemeente nog niet overtuigd was dat dit enige echte oplossing is. De grootste stroom fietsers komt in de ochtendspits vanuit het oosten (Helmkruidlaan) van de rotonde (kruidenwijk) en fietst richting het centrum van Nijverdal (G. v.d. Muelenweg). In de vroege namiddag en avondspits keren de fietsers weer terug.

Discussie

Zoals bij alle casussen is het moeilijk te achterhalen hoeveel en het soort ongevallen er werkelijk hebben plaatsgevonden. De vraag is of de oorzaak van de ongevallen het tweerichtings fietsverkeer is, of de waarneembaarheid van de overstekende fietsers.

Tijdens de discussie werden de volgende mogelijke oplossingen besproken:

Verder uitbuigen (de 2^{de} variant)

Verder uitbuigen van de oversteek heeft als nadeel dat fietsers “onlogisch” een omweg moeten maken en uit de voorrang worden gehaald, wat minder comfort betekent. De verleiding zal dan groot zijn om tegen het verkeer in de rotonde te nemen.

Normale fietscirculatie (de 1^{ste} variant)

Een andere oplossing zou kunnen zijn om langs oostelijke aansluiting (Helmkruidlaan) ook een éénrichtings fietspad aan de noordzijde aan te leggen, waardoor er een “normale fietscirculatie” rondom de rotonde ontstaat. Voorwaarde is wel dat het bestaande tweerichtings fietspad aan de zuidzijde, een éénrichtings fietspad wordt.

Fietspad zuidzijde dicht tegen de rijbaan

De inrichting van de bestaande oversteek zou kunnen worden verbeterd. Een duidelijkere drempelconstructie, aanpassing van de markering en voldoende opstelruimte voor auto's die de rotonde verlaten. Daarnaast kan men het toeleidende fietspad uit westelijke richting dicht tegen de rijbaan situeren, zodat de automobilisten de fietsers niet uit het oog verliezen.

Casus gemeente Twenterand: Kerkallee en de Rohorst

Het sportpark van de Voetbalvereniging Den Ham “De Rohorst” is gelegen net buiten de bebouwde kom van Den Ham grenzend aan het landelijk buitengebied. Vanuit de kern Den Ham is er in wezen één route zowel voor gemotoriseerd als fietsverkeer naar en van het genoemde sportpark.

Het betreffen hier de wegen Kerkallee en de Rohorst met respectievelijk een 30 km/h en 60 km/h-regime. Aan de zuidkant van de Kerkallee is nog gesitueerd een tennisbaan, ijsbaan, klein skateparkje, een accommodatie van de tafeltennisvereniging en een woonwagenkampje. Aan de Rohorst zijn twee woningen/woonboerderijen gevestigd. De Kerkallee en Rohorst fungeren ook als één van de drie toegangswegen – liggen het dichtst bij de kern -, die als ontsluiting dienen t.b.v. landbouwverkeer van en naar het buitengebied.

Huidige situatie

De breedte van beide wegen is circa 4,5m. De totale lengte vanaf de Marleseweg tot aan de ingang van het sportcomplex is ruim een halve kilometer. Beide wegen zijn voorzien van asfalt met in de berm grasbetonklinkers. Op de Kerkallee worden de aangrenzende percelen aan weerszijden gescheiden door een berm met een bomenrij en een watergang. De Rohorst wordt aan de noordzijde begrensd door een trainings- en voetbalveld van het sportpark. Daartussen zit een groenstrook en een watergang. Aan de zuidkant wordt de Rohorst begrensd door een watergang en landerijen. Er zijn al maatregelen getroffen: aan weerszijden grasbetonklinkers, meer openbare verlichting, grondig snoeiwerk en aanleg plateau's bij de twee in- en uitgangen van het sport.



Probleem

Met name op de woens- en zaterdag worden de genoemde wegen druk gebruikt door de bezoekers van het sportpark. Tevens maakt veel landbouwverkeer gebruik van deze route. Door mengeling van verschillende verkeersdeelnemers, grote intensiteitsverschillen door de week en te hoge snelheden ontstaan er gevaarlijke situaties voor het fietsverkeer en dan met name de jeugdige fietsers. De Kerkallee is momenteel niet ingericht volgens de kenmerken van een 30 km/h-zone (lange rechtstanden en asfalt). De reeds getroffen maatregelen worden niet voldoende geacht door de Dorpsraad Den Ham en de VV Den Ham en zij pleiten voor een vrijliggend fietspad vanaf de

Marleseweg tot aan het sportpark. Ook door de gemeenteraad is hieromtrent een motie ingediend met de opdracht aan het college hier een onderzoek naar te doen.

Discussie

Tijdens de discussie bleek vooral dat het lastig was te achterhalen hoe groot het probleem daadwerkelijk was. Desalniettemin werden er vier mogelijke oplossingen aangedragen en besproken:

Een vrijliggend fietspad

Gezien de functie van de weg (erftoegangsweg) heeft deze oplossing niet de voorkeur. Hierdoor zijn er namelijk hogere snelheden van het autoverkeer te verwachten, waardoor het onveiliger wordt voor fietsers bij o.a. oversteekplaatsen.

Instellen van éénrichtingsverkeer

Het idee hierbij was om de verkeersstroom van het dorp naar het park éénrichting (en het verkeer dat de tegengestelde route wilt afleggen via een zuidelijker gelegen weg te laten rijden). Hierbij werden de volgende kanttekeningen geplaatst:

- Het sportpark krijgt (m.n. op de zaterdag) veel bezoekers. De verleiding zal groot zijn om op de terugweg dezelfde route te nemen.
- Handhaving is hierbij erg belangrijk.

Fietsstraat

Dit is een ingrijpende en kostbare oplossing, en vooral buiten de kom is er tot op heden weinig ervaring mee (wel in Zeeland: de 'fietswegen').

Betreffende wegvak voorzien van snelheid remmende elementen

Omdat de hogere aantallen fietsers zich slechts op twee momenten in de week voordoen, ging de voorkeur uit naar deze eenvoudige aanpak.