

Ontwerpvoorbeeld



Opheffen van fietspaden in winkelstraat
Leeuwarden, Schrans
2005

Tour de
Force

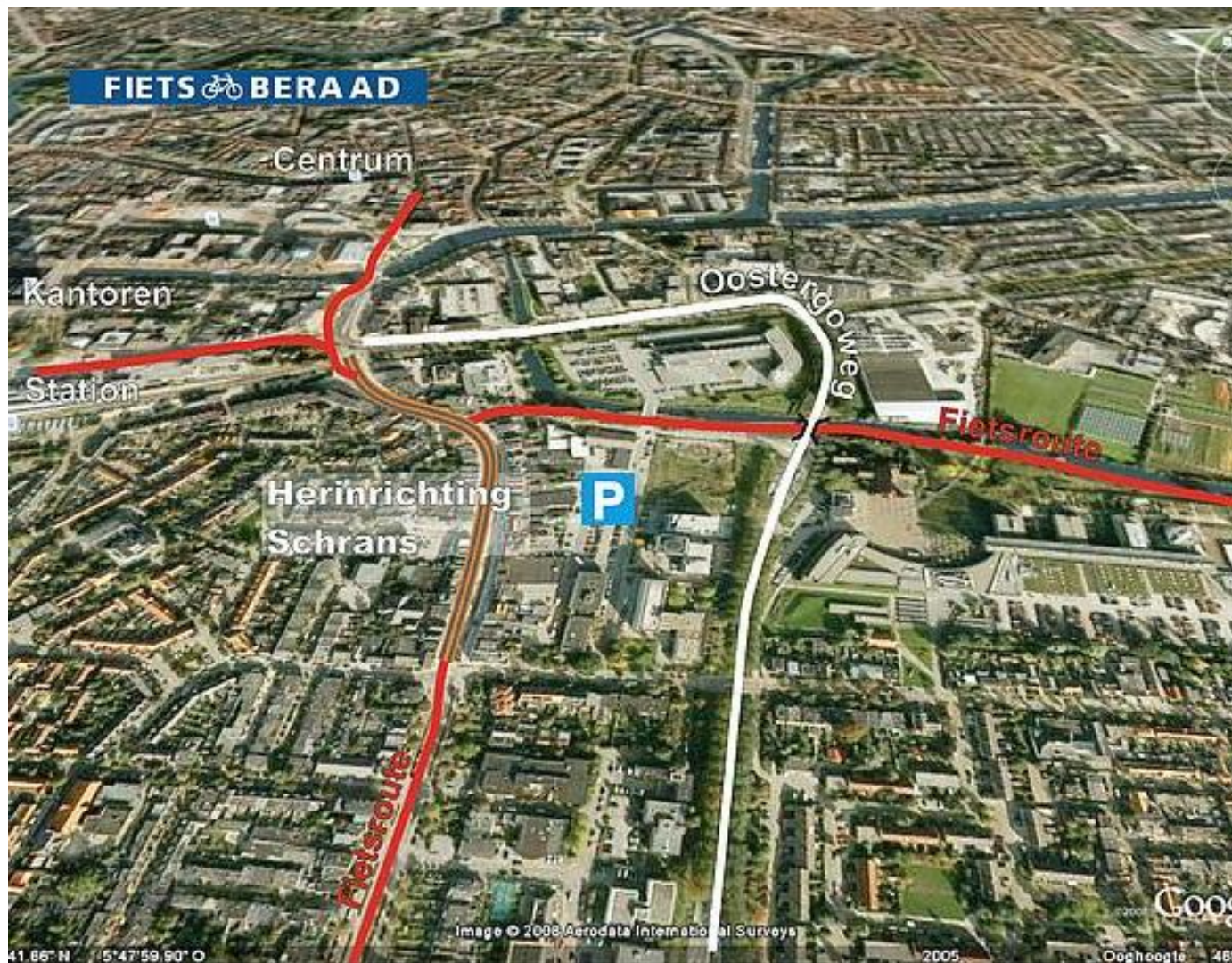
fietsberaad
CROW

1. Algemeen



Nadat de auto-intensiteit op deze historische invalsweg sterk gereduceerd was, zijn de fietspaden opgeheven. Gekozen is voor een flexibel profiel met een gemengde verkeersafwikkeling, autoparkeren in het midden en laden en lossen op de stoep. De reactie van de meeste verkeersdeelnemers is positief. Voor de middenstand is blij dat hun nering weer in het zicht ligt.

2. Locatie en intensiteiten



De Schrans is een oude invalsweg van Leeuwarden, met een grote diversiteit aan winkels. In de jaren negentig van vorige eeuw is voor het inkomende autoverkeer een alternatief aangelegd (Oostergoweg, ** mvt/etm), waardoor de verkeersdruk op de Schrans sterk afnam. In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan van 2003 heeft de Schrans dan ook een verblijfsfunctie gekregen. De hoofdfietsroute vanuit het zuiden loopt nog wel over de Schrans. Nu maken ** auto's en ** fietsers per etmaal gebruik van de Schrans.

3. Aanleg fietspaden



De voorlaatste grootschalige reconstructie van de Schrans dateert uit de jaren 80 van de vorige eeuw, toen de het nog een belangrijke invalsweg was voor het autoverkeer. Met Europees geld werden fietspaden aangelegd en middengeleiders met zebrapaden. Kritiek was er vooral op de beperkte ruimte die er resteerde voor de voetgangers.

4. Herinrichting 2005



In 2005 werd besloten de Schrans opnieuw te reconstrueren. Door de werkzaamheden te combineren met de vervanging van het riool is het financieel mogelijk het profiel grondig aan te pakken (kosten € 508.000, waarvan € 408 voor het riool). De maximum snelheid wordt beperkt tot 30 km/uur en bij de inrichting krijgt het verblijfskarakter de nadruk.

5. Het profiel



Auto's en fietsers worden gemengd afgewikkeld over twee gescheiden rijbanen. Eén rijbaan per richting. Tussen de rijbanen, in het midden van de straat, zijn parkeervakken aangelegd onder een hoek van 30 graden (aan de achterzijde van de winkels is overigens ook nog ruime parkeergelegenheid). Tussen de parkeervakken zijn Lindebomen geplaatst. De trottoirs zijn minimaal 3 meter breed en worden ook gebruikt voor laden en lossen.

6. Rijbaanbreedte



De rijbanen zijn niet te breed te gemaakt (3,6 meter) om ervoor te zorgen dat automobilisten hun snelheid aanpassen aan de fietsers. Automobilisten kunnen redelijk comfortabel één fietser inhalen. Als er twee fietsers naast elkaar rijden, wordt inhalen lastiger. Vaak blijven automobilisten dan achter de fietsers of wijken uit over de parkeervakken in het midden. De snelheid van het autoverkeer is (ondanks het ontbreken van drempels) gematigd. Er zijn geen extra maatregelen genomen (kleur asfalt, borden) om de hoofdfietsroute te benadrukken.

7. Trottoir



Voetgangers zijn er bij de laatste reconstructie duidelijk in ruimte op vooruit gegaan. Zij moeten het trottoir echter wel delen met geparkeerde fietsen en (vracht)auto's die laden en lossen. Door toepassing van een schuine trottoirband (ca 25 cm diep) kunnen (vracht-)auto's en fietsers eenvoudig de stoep oprijden. Daarnaast zijn dikke tegels gebruikt om kapotrijden te voorkomen.

8. Laden en lossen



Hoewel het de bedoeling is dat er op het trottoir gelost wordt, kiezen chauffeur er ook voor om dit toch (half) op de rijbaan te doen. Fietzers wijken dan massaal uit naar het trottoir (wat door de afgeschuinde stoepwand ook makkelijk gaat).

9. Kruispunt halverwege



Ter hoogte van zijstraten zijn over een royale afstand geen parkeervakken aangelegd in het midden van de straat. Het middengedeelte kan hier gebruikt worden als opstelruimte voor fietsers en automobilisten die de zijstraat in- of uitrijden. Om het kruispunt wat extra op te laten vallen is het kruisingsvlak van de rijbanen in rood uitgevoerd. Op de foto: de zijstraat rechts is een belangrijke fietsroute.

10. Verkeerslicht verwijderd



Bij de herinrichting zijn ook de verkeerslichten op het kruispunt aan de zuidzijde van het plangebied verwijderd. Het is nu een voorrangskruispunt met een groot beklinterd kruisingsvlak. In zuidelijke richting heeft de Schrans nog hetzelfde profiel als in de tijd dat het een nog belangrijke invalsweg was. Fietzers maken gebruik van de parallelwegen.

11. Overgang centrumzijde



Aan de noordzijde van de Schrans moeten fietsers richting het centrum de weg oversteken om op een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de weg te komen. In het ontwerp wordt dit zeer sterk benadrukt met een afbuigende rode asfaltlaag en een vette witte pijl. (Voor een beperkt aantal bestemmingen moeten fietsers overigens gewoon rechtdoor rijden).