

Verslag ontwerperscafé 'Inrichtingsvraagstuk fietsvoorzieningen'

17-04-2024

12:30 – 16:00

Provinciehuis Zwolle

Op woensdag 17 april 2024 organiseerde CROW-Fietsberaad in opdracht van provincie Overijssel een ontwerperscafé 'Inrichtingsvraagstuk fietsvoorzieningen'. In totaal namen 13 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8,3 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Marco Wigbers (provincie Overijssel) opende de bijeenkomst en heette iedereen welkom. Stan Wolters (CROW) gaf vervolgens toelichting op het thema 'Inrichtingsvraagstuk fietsvoorzieningen'. Hij besprak hierbij kort een aantal kennisproducten die hierover beschikbaar zijn bij CROW:

[Geactualiseerde aanbevelingen voor markering op fietspaden 2022](#)

[Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden 2022](#)

[Geactualiseerde aanbevelingen voor afsluitpalen op fietspaden 2022](#)

[Inrichtingsaanbevelingen voor fietsrotondes \(Fietsberaadnotitie\)](#)

Daarna gaf Pedro Zeefat (gemeente Enschede) een [terugkoppeling](#) van de casus die Enschede in 2022 heeft ingebracht tijdens een ontwerperscafé van provincie Overijssel. Pedro liet zien hoe de situatie van het kruispunt was toen de casus ingebracht werd voor het ontwerperscafé. Hij besprak ook de suggesties voor herinrichting die gedaan zijn tijdens het ontwerperscafé in 2022. Daarna lichtte hij de besluiten toe die zijn genomen over de herinrichting en liet een tekening zien van de herinrichting. Hierin was te zien dat de suggesties die tijdens het ontwerperscafé gedaan zijn, ter harte zijn genomen en bijgedragen hebben aan het uiteindelijke ontwerp.

Na de inleiding en terugkoppeling volgde een korte toelichting op de casussen die vervolgens in twee workshoprondes werden behandeld:

- **Casus gemeente Steenwijkerland**, Oldemarktseweg Thij
- **Casus gemeente Almelo**, F35 Wierdensestraat

Op de volgende pagina's is aanvullende informatie te vinden over de ontwerpgegevens en de suggesties die tijdens de workshoprondes zijn gedaan.

Casus 1:

- Steenwijkerland -

Oldemarktseweg, Thij

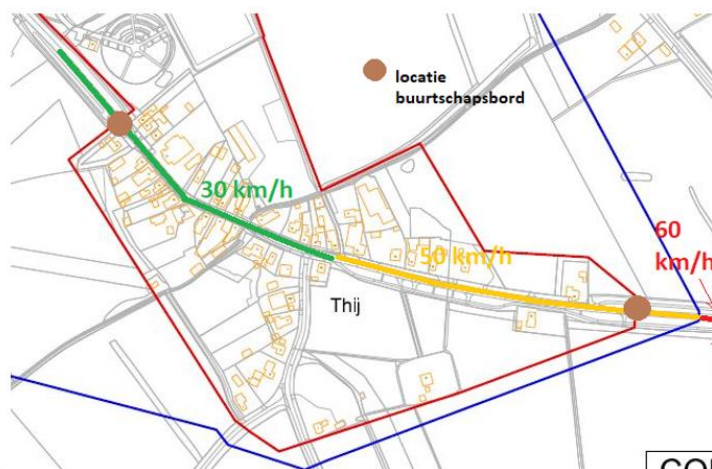
Casus Steenwijkerland – Oldemarktseweg, Thij

Er is zeer beperkte ruimte in het hart van de Kern Thij. Er zijn onduidelijke begrenzingen (komgrens, buurtschap en 30 km zone). Op korte afstanden is er sprake van sterk wisselende dwarsprofielen en van verschillende snelheidsregimes. Voetgangersvoorziening ontbreken. Er is sprake van voorrangproblematiek bij het kruispunt Thijendijk.

Er is bebouwing dicht op de weg in relatie tot de mogelijkheid voor snelheidsremmende maatregelen. De V85 ligt aanzienlijk te hoog. Daarbij ligt er een busroute (lijn 70) op de weg.



Oude/nieuwe bebouwde komgrens irt max snelheid



Smal profiel met éézijdig smal voetpad (H)




Steenwijkerland



Huidige grens bebouwde kom (A)



verkeersintensiteiten

	okt-16	jun-21	
	totaal	totaal	
werkdag	3081	2659	
weekdag	2904	2516	
V85	43,3	47,5	km/h
Vgem	36,6	39,6	km/h
>max	85,1	88,0	%



Uitgangspunten

- Realisatie van een verkeersveilig verblijfsgebied in de kern van Thij;
- Realisatie van een veilige fietsroute (regionale hoofdfietsroute in Kernnet Fiets Overijssel);

Vragen vanuit de casushouder:

1. Hoe realiseren we verkeersveiligheid en een veilige fietsroute?
2. Hoe zorgen we voor vergroening en ruimte voor de voetganger?
3. Wat doen we met een bestaand éézijdig fietspad in het geval van het verlengen van de 30 km zone?

Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

- We hebben het veel gehad over waar moet je de overgang van 60 naar 30 km/u laten gaan, hoe pak je dit aan? Daar zijn we niet uitgekomen;
- Moeten al die motorvoertuigen daar zijn? Moeten die eraf? Wellicht een fietsstraat in combinatie met de bus die er rijdt;
- Waarom niet gewoon parkeren op de rijbaan om de snelheid eruit te halen;
- Wat veel terug kwam: hoe creëer je een overzichtelijk en duidelijk beeld? Hoe kun je het zo eenvoudig mogelijk inrichten?

Opmerkingen uit de zaal tijdens de terugkoppeling:

- De provincie beschouwt dit als een kern net. De provincie zou hier veel meer van moeten vinden. Er ligt een taak bij de provincie om de kwaliteit van dat kern net te verbeteren;

- Wil je zo'n verbinding wel in je kern net? Antwoord van de casushouder: veel gemeenten hebben die aangedragen, niet per definitie door de provincie;
- De provincie kan wel sturen, maar die mag niet beslissen;
- Tussen de woningen zelf zit je met heel beperkte ruimte, dat wordt nog een uitdaging.

Casus 2:

- Gemeente Almelo -

F35 Wierdensestraat

Casus Almelo, F35 Wierdensestraat

De Wierdensestraat tussen Parallelweg en Aalderinksingel is de ontbrekende schakel in de fietssnelwegverbinding tussen Almelo en Wierden. In de tracékeuze die is gemaakt, is de F35 onderdeel van de Wierdensestraat. Die tracékeuze staat niet ter discussie.



Afbeelding 1: Voorlopig ontwerp



Afbeelding 2: Impressie van de F35 in de Wierdensestraat

De ontwerpvraag is hoe dit deeltraject zo veilig mogelijk kan worden ingepast.

Uitgangspunten

- Een basiseis vanuit het Masterplan voor de F35 is een vrijliggend rood tweerichtingenfietspad, van minimaal 4 meter breed;
- Binnen het getoonde ontwerp is een groot deel van dit stuk Wierdensestraat aangewezen als Beschermd Stadgezicht. Vanuit die status is er een belangrijke eis op tafel gelegd, gevraagd om 2 rijen bomen in het ontwerp op te nemen;
- De kavels aan de noordzijde moeten met de auto bereikbaar zijn;
- Openbaar parkeren dient zoals in de huidige situatie gefaciliteerd te worden;
- Qua maatvoering is in dit ontwerp de meest optimale verhouding uitgewerkt: rijbaan 6,50 m; fietspad over een korte lengte smaller dan 4,00 m; bomen-/parkeerstrook 2,50 m; trottoir ca. 1 m breed (handhaven huidige situatie).



Afbeelding 3: Wierdensestraat tussen Parallelweg en hoofdrijbaan Wierdensestraat



Afbeelding 4: Wierdensestraat tussen tunnelbak spoor en Kersenstraat/Rohofstraat



Afbeelding 5: Kruispunt Wierdensestraat – Kersenstraat/Rohofstraat



Afbeelding 6: Wierdensestraat tussen Kersenstraat/Rohofstraat en Egbert ten Catelaan



Afbeelding 7: Wierdensestraat tussen Kersenstraat/Rohofstraat en Egbert ten Catelaan



Afbeelding 8: Wierdensestraat ten oosten van het kruispunt met Egbert ten Catelaan

Vragen vanuit de casushouder:

1. Fietsers in twee richtingen versus uitritten. Wat zijn de mogelijkheden om conflicten te beperken?
2. Hoe is de snelheid op het fietspad te beteugelen? (Bebording/regelgeving, cameratoezicht).
3. Speedpedelecs zijn op gehele F35 toegestaan. Deze categorie op dit deel weren is een optie, maar wellicht niet te handhaven?
4. De openbare parkeervakken worden 2,50 m breed en krijgen een groene uitstraling (luxe grasbetonstenen). Voorgesteld wordt om binnen deze parkeervakken met afwijkend materiaal een uitstapstrookje van 0,50 m te realiseren tussen de effectieve parkeerruimte van 2 meter en het fietspad. Daardoor is er geen fysieke scheiding nodig tussen parkeervak en fietspad. Is dat een goede keuze?
5. Overgang voetpad-fietspad: de maat van het voetpad ligt onder het minimum. Is het verantwoord om geen (of vrijwel geen) hoogteverschil aan te brengen tussen de grijze tegels en het rode asfalt? Voor zowel fietsers als voetgangers ontstaat er zo uitwijkruimte, maar er kan ook onderlinge hinder ontstaan.
6. GOW30: Is het een optie om het stuk Beschermd Stadsgezicht de status van GOW30 te geven? Maar daarmee definieer je wel de maximale rijsnelheid op het fietspad en de naderingssnelheid bij de inritten gaat daardoor fors omlaag. (Dan zijn er op dit wegvak wellicht 4 bus-vriendelijke drempels nodig)

Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

- De snelheid van het autoverkeer moet omlaag. Je moet van de twee vrijliggende fietspaden af om ruimte te maken voor de voetganger. Dus fietsstraat. Maar: er rijdt ook nog een bus. Optie: bus omleiden via parallelle route. Maar: het kan zijn dat bus krap in de tijd zit en een omleiding dus niet mogelijk is. Een bus in een fietsstraat is mogelijk, dan moet de fietsstraat wel breed genoeg zijn. Probleem is wel de kruising aan weerszijde van de fietsstraat. Het is wenselijk om de verkeerslichten te laten staan, je kunt de fietsers zo prioriteit geven.
- Waar je wel genoeg ruimte hebt, het oostelijke deel, kun je wel twee vrijliggende fietspaden laten liggen. Autoverkeer buigt dan in noordelijke richting af, bij de rotonde kunnen ze dan weer naar beneden. Fietssnelwegen komen dan niet aan de noordkant maar aan de zuidkant. Je hebt daar mogelijkheid om boven de tunnelbak te komen.
- Linkerdeel/oosten op de kaart zou fietsstraat kunnen worden. Dat is mogelijk aan die kant. Aan de noordzijde blijft het enkele fietspad bestaan.

Opmerking vanuit de zaal tijdens de terugkoppeling

- Kijk toch ook naar andere kruispuntvormen i.v.m. de huidige VRI's;
- De bus op de fietsstraat is toch wellicht lastig omdat hij afgeremd wordt door fietsers. Ik ben benieuwd wat de busmaatschappij daarvan vindt;
- Je moet daarom kijken naar de kruispunten en bekijken hoe de vertraging voor de bus zo klein mogelijk blijft. Observeer de al bestaande fietsstraat waar al een bus rijdt.
- Vraag: hoe lang is de fietsstraat? Een bus wil niet te lang achter de fietsers moet rijden. Antwoord uit de zaal: 350/400 meter max. Hier zijn geen richtlijnen of kennis over.