

‘Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen’

22 april 2021, 13.30 – 15.00 uur, Online via Zoom

Beschrijving ontwerpgegevens

Op donderdag 22 april organiseerde ROV Oost-Nederland in samenwerking met CROW-Fietsberaad en [Platform Veilig Fietsen](#) een ontwerperscafé over het thema ‘Fietsvoorzieningen’. In totaal namen 11 personen deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8,2 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Als aftrap gaf Wim Salomons een korte inleiding over het actuele vraagstuk ‘30 km/h binnen de bebouwde komt tenzij?’. De presentatie van Wim Salomons is bijgevoegd als bijlage 1.

De volgende casus werd daarna behandeld:

- **Casus gemeente Enschede, Boekelosestraat Usselo**

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

Casus:

- Gemeente Enschede -

***Boekelosestraat
Usselo***

De opgave:

Hoe kan een veilige fietsverbinding langs het gedeelte van de Boekelosestraat binnen de bebouwde kom van Usselo worden gerealiseerd met inachtneming van landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig? Daarbij in het bijzonder rekening houdend met de continuïteit in wegcategorisering en de essentiële herkenbaarheidskenmerken.

De gemeente Enschede wil graag een passende aanpassing van situatie conform de huidige richtlijnen. Dit is ook de wens van de bewoners; de oplossing moet te verkopen zijn.

De presentatie over de casus van de gemeente Enschede is bijgevoegd als bijlage 2.

Suggesties /opmerkingen:

- Duurzaam Veilig (DV) en de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK) gaan er vanuit dat een weg altijd hetzelfde wegtype heeft voor de auto en de fiets. Op de Boekelosestraat is eigenlijk sprake van een ETW voor de auto en een GOW voor de fiets.
- DV en EHK zijn richtlijnen. Dat betekent dat je (mits goed gemotiveerd) mag afwijken van de richtlijnen.
- In deze situatie zou het vreemd zijn om een veilige situatie (vrijliggend fietspad) weg te halen om vervolgens een onveiligere situatie te creëren. Dat past ook niet bij de doelstellingen van DV.
- Doel van DV en EHK is om zoveel mogelijk (een)duidelijkheid voor de weggebruikers te creëren. Aan de weg moet af te lezen zijn hoe de weggebruiker zich moet gedragen.

Oplossingsrichtingen:

- Scheiding verkeersstromen is belangrijker dan snelheid: oftewel behoud het vrijliggende fietspad! Daarmee wijk je af van de richtlijnen, maar behoud je een veiligere situatie dan wanneer je het fietsverkeer gaat mengen met het overige verkeer.
- Benoem de fiets als hoofdgebruiker van de weg, zie ook de CROW-fietsberaadnotitie '[Fietsers over smalle wegen buiten de bebouwde kom](#)'. Om zijn vrije baan te krijgen, moet de auto ondergeschikt worden. Bijvoorbeeld een inrichting als fietsstraat is een optie.
- Politie: handhaving van 30km/h wordt op deze weg moeilijk. De inrichting van de weg moet de snelheid afdwingen en dus zal je de weg qua inrichting moeten afwaarderen. Als de hoofdrijbaan niet wijzigt, dan kun je 30 km/h niet handhaven.
- Fietser op 60km/h weg voorrang geven aan een zijweg. Als er een GOW 30km/h ontstaat, dan kun je de voorrang ongewijzigd laten.
- De huidige inrichting kun je ook behouden. De enige wijziging is dat je de snelheid van 80 km/h terugbrengt naar 60 km/h met andere belijning, de komgrens richt je in als 50km/h en versmal je visueel (Visueel versmallen door bijv. hagen te planten). Het lukt niet om een 30km/h te creëren binnen de bebouwde kom, omdat de inrichting en de bebouwing qua karakter niet passen bij bibeko.

- Creëer bubeko twee wegversmallingen vlak na elkaar (60km/h) op weg naar de bebouwde kom van 30km/u. Daarmee breng je de snelheid omlaag en zorg je dat het geluid bij boerderij wordt gereduceerd.
- Pas andere een kleur asfalt toe.
- Schuif de komgrens op tot waar de bebouwing begint, pas geluidsarm asfalt toe en trek de 60 km/h door.

Eindconclusie:

We hebben allemaal te maken met dergelijke situaties. Vaak is er sprake van ad hoc oplossingen, waarbij alleen naar de directe situatie gekeken wordt. Het is eveneens herkenbaar dat er geen eenduidige oplossing voor deze situatie is. Het lijkt er op dat het voor nu het beste is om het voor nu zo te houden en te hopen dat de inrichting van nieuwe GOW 30-km/h nieuwe perspectieven en oplossingen biedt.

Links uit de chat:

- <https://goo.gl/maps/Q17VR9vhGtqh8RzU8>
- https://m.lopikerwaarden.nl/content/31349/download/clnt/94327_Inspiratieboek-Natuurlijk-Sturen-2020-9LR.pdf
- <https://goo.gl/maps/rUnybmC5rowxgNwRA> - twee wegversmallingen na elkaar in 60km-weg op weg naar de bebouwde kom van 30km/u