

# > Zwolle in beeld

Peter Kroeze, Ligtermoet & Partners

**Zwolle voert al vele jaren een consistent fietsbeleid. Een gescheiden fietsnetwerk, ongelijkvloerse kruisingen, fietsstraten en oog voor detail dragen eraan bij dat het percentage fietsers rond de 37 procent ligt. Een excursie van het Fietsberaad voert langs de belangrijkste highlights.**

Zie ook:

[www.fietsberaad.nl/bijeenkomsten](http://www.fietsberaad.nl/bijeenkomsten)

## Fietsstraat Zwarteweg

In 2007 heeft de gemeente de fietsstraat Zwarteweg gerealiseerd. Op de route tussen Zwolle-zuid en het centrum fietsen dagelijks tussen de 8.000 en 10.000 fietsers. De grote aantallen fietsers zorgden voor problemen, want daardoor was het voor aanwonenden lastig parkeren en manoeuvreren. Ook gevaarlijke situaties voor de fietsers bij de basisscholen en het taxi-bedrijf, bij een intensiteit van het autoverkeer van 500 à 1.000 auto's per dag, waren een punt van zorg.

Om de situatie te verbeteren was op zijn minst meer regulering van het parkeren en het halen en brengen van de kinderen noodzakelijk. Tegelijkertijd besloot de gemeente de Zwarteweg in te richten als fietsstraat. Daarbij zijn verschillende oplossingen de revue gepasseerd. Gekozen is voor een oplossing met één rijloper in asfalt met twee naastgelegen klinkerstroken. De rode asfaltverharding zorgt voor een comfortabel wegdek en een herkenbare route.

Hoewel geen evaluatieonderzoek beschikbaar is, zijn de geluiden van omwonenden en fietsers over de fietsstraat positief. Dat geldt overigens niet voor de klinkerstroken. Door zettingen zijn op veel plaatsen onregelmatigheden te zien, waar het minder prettig en comfortabel fietsen is. Deze uitvoeringsvorm van de fietsstraat is dan ook nog onderwerp van bezinning binnen de gemeente (zie ook: Fietsstratenplan, gemeente Zwolle, mei 2005).



## Linksafstrook voor fietsers

Fietsvriendelijk beleid zit niet alleen in grote projecten maar ook in 'het in het hoofd hebben' van de fietsbelangen als het gaat om details. Neem bijvoorbeeld de situatie waar de gemeente een linksafvak voor autoverkeer dat niet meer noodzakelijk was, heeft omgezet in een linksafvak voor fietsers. Een voorbeeld van een heel eenvoudige en goedkope maar ook zeer fietsvriendelijke en effectieve maatregel.

### Barrières: tunnels en bruggen

Het beleid van de gemeente Zwolle kenmerkt zich door een zeer duidelijke scheiding van verkeersaders en verblijfsgebieden. Dat betekent dat de stad enkele royaal vormgegeven verkeerswegen kent. Daarnaast zijn er diverse spoorwegen die de stad doorsnijden. De hoofdfietsroutes liggen zoveel mogelijk door de verblijfsgebieden los van het hoofdwegennet.

Kenmerkend voor Zwolle is dat men probeert deze barrières zoveel mogelijk ongelijkvloers te kruisen. Door de combinatie van fietsroutes door de verblijfsgebieden en ongelijkvloerse kruisingen met het hoofdwegennet kan de fietser zonder oponthoud bij verkeerslichten zijn doel bereiken.

De gemeente probeert deze verbindingen zo sociaal veilig en attractief vorm te geven. De foto laat de Rozentunnel zien, een tunnel onder het spoor in Stadshagen. De tunnel ligt op een plaats waar in de toekomst ook een voorstadhalte zal verschijnen. Er is bij het ontwerp veel aandacht besteed aan de inval van daglicht. Ook de vormgeving van de tunnel kreeg veel aandacht.

De andere foto laat de Westholtebrug zien, een nieuwe fietsbrug over zowel een verkeersweg als kanaal. Hoewel Zwolle in principe kiest voor tunnels bij het kruisen van barrières, was dat vanwege het kanaal hier niet mogelijk. Het is geen stan-

daardbrug, maar een bijzonder ontwerp dat ook als landmark fungeert. Om het grote verschil te overbruggen wordt het verschil heel geleidelijk overbrugd, waardoor de fietser dit maar in beperkte mate ervaart.



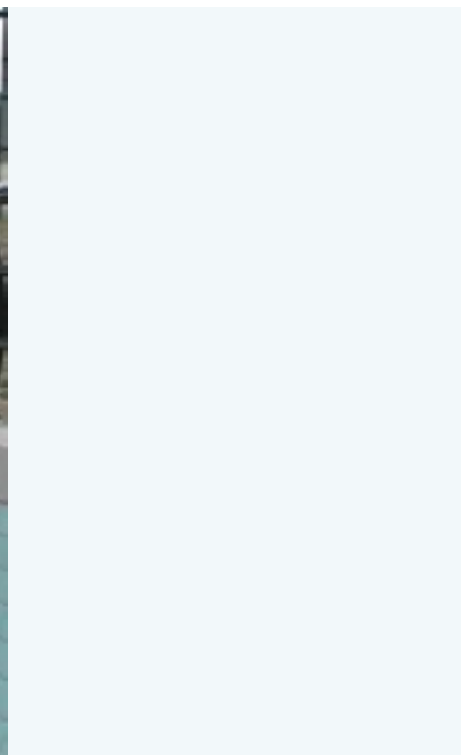
### Eenrichtingverkeer Assendorperstraat

De Assendorperstraat is een oude, radiale centrumroute die zich kenmerkt door winkels en woningen. Er zijn meer winkels naarmate we dichterbij het centrum komen. Dagelijks maken zo'n 7.000 fietsers en 3.000 auto's gebruik van de route en ook de bus rijdt erover. Bij een herinrichting in 2001 is op de route éénrichtingsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer ingesteld.



Vraag daarbij was hoe om te gaan met fietsers in de tegenrichting. In het bijzonder de problematiek van fietsers en tweezijdig langsparkeren en bevoorradingsverkeer baarde zorgen. Gekozen is uiteindelijk om voor fietsers in de tegenrichting een fietsstrook aan te leggen. Fietsers in de meerichting maken gebruik van de rijloper en hebben niet de beschikking over een eigen strook.

Het instellen van het éénrichtingsverkeer ging overigens niet zonder slag of stoot. De ondernemers waren bang voor omzetting en de omliggende woonstraten voor sluipverkeer. Om die laatste reden is tegelijkertijd met het uitvoeren van de herinrichting de omliggende woonbuurt ingericht tot 30 km-zone. Uit een evaluatie van de maatregelen bleek van de veronderstelde negatieve effecten geen sprake. De gemiddelde snelheid van het autoverkeer is gelijk gebleven. Het aantal letselgevallen met fietsers is licht afgenomen en het aantal ongevallen met materiële schade (parkeerongevallen) is gehalveerd. Het verkeersbeeld is rustiger geworden en het fietsklimaat veel prettiger. In dat verband is ook de oplossing van de kruising met de 'centrumring' de moeite waard. Zwolle heeft ervoor gekozen de fietsroute daar voorrang te geven, zodat fietsers veilig en zonder oponthoud kunnen doorfietsen, ook op deze drukke kruising met het autoverkeer.



### Hoofdfietsroute Stadshagen

Stadshagen is de Vinex-locatie aan de noordkant van Zwolle. Uiteindelijk zullen hier circa 12.500 woningen verrijzen. De gemeente hecht er veel belang aan dat ook deze locaties optimale verbindingen krijgen met het centrum en de rest van de stad. Eén van de routes is het Twistvlietpad. Deze route loopt via een brug die alleen voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer toegankelijk is. En deze is voor een belangrijk deel ook met openbaarvervoergelden gefinancierd.

Hoewel er in het begin veel problemen waren met het weren van oneigenlijk autoverkeer, blijkt de oplossing nu naar behoren te werken. Wel zijn er nog kwesties rondom sociale

veiligheid, maar die zijn met aanvullende verlichting en nieuwbouw rondom de aanlandingspunten op te lossen. Overigens voelde de stedenbouwkundige er weinig voor om de route in rood asfalt uit te voeren. Dat zou een verkeerskundig beeld oproepen. Tegelijkertijd moest voor de fietsers en andere weggebruikers wel duidelijk zijn dat men zich op een hoofdfietsroute (fietsstraat) bevindt. Dit is opgelost door alleen op de begin- en eindpunten van de route een rode kleur toe te passen en die geleidelijk af te bouwen (zie foto). Momenteel maken circa 4.000 fietsers per dag gebruik van deze route.

