

‘Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen’

22 mei 2014, 13.00 – 16.45 uur te Leeuwarden

Verslag

Op 22 mei 2014 heeft het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân (ROF) 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 ontwerpogaven 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 Smallingerland

In Drachten wordt het hele tracé Ureterpvallaat tot en met de Splitting heringericht. De opgave om de fietsers een goede en veilige plek te geven langs dit tracé.

Casus Opsterland

De herinrichting van de Hegedyk; een 30 km/h wijksontsluitingsweg die aansluit op de rotonde. Een concept/ontwerp is al gereed, maar het is de vraag of dit recht doet het gestelde resultaat.

Casus Joure

Aan de noordwestzijde van Joure komt de Leeuwarderweg (80 km/h) de plaats Joure binnen. Op deze locatie ligt er op korte afstand een aantal fietsoversteken die op verschillende wijze zijn uitgevoerd. De situatie wordt als onveilig ervaren.

Casus Leeuwarden

Herinrichting van de Verlengde Schrans en de Schrans in Leeuwarden. Beide wegen maken onderdeel uit van het hoofdrouthenetwerk en in de toekomst zullen er meer dan 10.000 fietsers per dag gebruik gaan maken van deze route. De opgave om goede en veilige fietsvoorzieningen te realiseren.

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 Smallerland: Drachten, Splitting-Ureterpvalaat

In Drachten wordt het hele tracé Ureterpvalaat (vanaf de aansluiting op de N31) tot en met de Splitting heringericht.

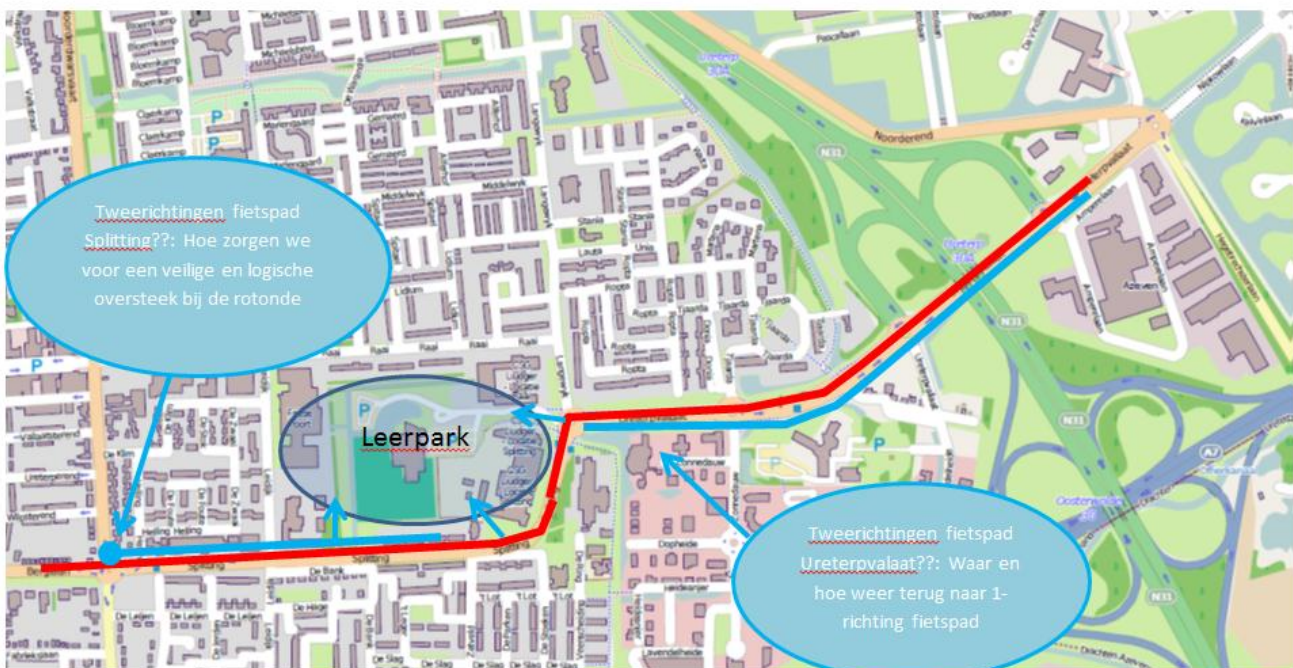
Hierbij zijn twee belangrijke uitgangspunten:

- De beide aansluitingen van het Ureterpvalaat op de N31 worden turbotondes, om de verkeersafwikkeling te verbeteren.
- Op de Splitting komen vrijliggende fietsvoorzieningen, de huidige fietsstroken verdwijnen (parallelweg of fietspad ligt nog open).

Ten aanzien van de fietsoplossingen zijn in ieder geval een aantal ontwerpogaven:

- Langs het Ureterpvalaat ligt nu aan beide zijden van de weg een in één richting bereden fietspad. Als gevolg van de realisatie van de turbotondes willen we het fietspad aan de noordzijde opruimen, omdat we het niet verantwoord vinden dat fietsers (gelijkvloers) de dubbele rijstroken van de toe- en afritten van de N31 over moeten steken ter hoogte van de turbotondes. Vraag is nu waar en hoe sluiten we dit nieuwe tweerichtingen bereden fietspad aan de zuidzijde van Ureterpvalaat weer aan op de bestaande in één richting bereden fietsstructuur. Of laten we het tweerichtingen fietspad doorlopen over de Splitting? Daarbij willen we de rotondes Ureterpvalaat – Zonnedaauw en Ureterpvalaat – Splitting nog omvormen tot rotondes met fietsers in de voorrang.
- Aan de Splitting ligt ons nieuwe Leerpark, met een concentratie van verschillende middelbare scholen. Deze trekken veel fietsverkeer. Wij zitten er nu aan te denken om aan het westelijk uiteinde van de Splitting, vanaf de aansluiting met de Noorderdwarsvaart een tweerichtingen bereden fietspad aan de noordzijde van de Splitting aan te leggen. Nu heeft de Splitting nog fietsstroken. Fietsverkeer richting de scholen kan dan in de nieuwe situatie vanaf de rotonde Noorderdwarsvaart – Splitting aan de noordzijde van het tracé richting het Leerpark fietsen. Hierdoor hoeven scholieren niet meer halverwege de Splitting de weg over te steken. Ontwerpogave is hoe we de fietspaden rond deze rotonde en ook het tweerichtingen bereden fietspad vormgeven, zodat een veilige en logische (ook voor automobilisten) oversteekbeweging ontstaat.

Of zijn er mogelijkheden om elders een goede oversteekvoorziening te maken?



Discussie

Tijdens de plenaire discussie werden de mogelijke oplossingen die waren aangedragen tijdens de workshoprondes besproken. De mogelijke oplossingen waren:

Ureterpvallaat:

- het tweerichtingsfietspad bij de rotonde met de Zonedauw in het tracé naar éénrichtingsfietspaden brengen;
- het tweerichtingsfietspad doortrekken naar de rotonde Splitting-Ureterpvallaat en de overgang naar éénrichtingsfietspaden realiseren bij deze rotonde, of net ten westen van deze rotonde (hierbij kwamen meerdere suggesties om de rotondeoverstekende vorm te geven). Cruciaal is de wijze waarop het fietspad vanaf de fietsbrug over de A7 wordt aangesloten. In de huidige wijze van aansluiten is een tweerichtings fietspad over de rotonde Splitting-Ureterpvallaat gewenst. Door de aansluiting van dit fietspad enigszins te verleggen/anders vorm te geven kan op een goede wijze het eenrichtingsverkeer rond de rotonde in stand blijven. Ook een optie is om dit fietspad aan te sluiten op de beoogde fietsrotonde.

Maar uiteindelijk staan de ontwerpers voor een principiële keuze: wil je tweerichtingsfietspaden op een rotonde hebben?

Splitting:

- Werken met parallelwegen lijkt logisch. Te overwegen is om aan de noordzijde asfalt en aan de zuidzijde elementenverharding toe te passen. Fietsers kiezen dan vanzelf de meest comfortabele route.
- Een optie is om buiten het tracé te kijken of er mogelijkheden zijn om eerder in Drachten te ontvlechten.
- Bij de kruisingen met de Leidijk en het Zetveld zijn voor het langzaam verkeer oversteekbevorderende maatregelen gewenst.

Casus Opsterland: herinrichting Hegedyk Gorredijk

Door de aanleg van een rondweg kunnen de Hegedyk en Nijewei, met op de Nijewei veel doorgaand verkeer dwars door de dorpskern, worden heringericht van verkeersroutes tot dorpsstraten. Omdat de riolering wordt vernieuwd ontstaat de mogelijkheid zowel financieel als 'fysiek' om van erfgrans tot erfgrans een nieuw profiel te realiseren.

De verkeersintensiteit daalt op de meeste wegen. Het is de verwachting dat de intensiteit op de Hegedyk met 500 – 1000 motorvoertuigen per etmaal zal stijgen. De huidige intensiteit is 2600 - 2800 mvt/ etmaal. De eerste metingen na de openstelling van de rondweg laten een stijging tot 3000 motorvoertuigen per etmaal zien. Er rijden gemiddeld 600 fietsers dagelijks op de Hegedyk. Er is 2 maal per uur – richting openbaar vervoer. Het is nu een 50 km/h voorrangsweg.

De Hegedyk is van oudsher een van de invalswegen van Gorredijk. De asfaltweg wordt omrand door een laan van monumentale bomen. Aan beide zijden van de weg staan voornamelijk oude statige vrijstaande woningen. Het deel dat wordt ingericht / van de bebouwde kom tot de Hoofdstraat is ongeveer 500 meter lang. De weg vervult van oudsher een ontsluitingsfunctie richting Heerenveen. Buiten de kom ligt een eenzijdig in tweerichtingen bereden fietspad.



Afbakening

De rondweg is dit jaar voltooid. Dat was een logisch moment om de verkeersstructuur van Gorredijk onder de loep te leggen. Intussen is een VSV vastgesteld, waarin onder meer aangegeven is dat de Hegedyk een verzamelfunctie 30 km/h krijgt ('wijk' ontsluitende functie houdt) en een 30 km gebied wordt. Er is een verkeersbesluit hiervoor in voorbereiding waarin ook de voorrangssituatie van de twee t/splitsingen gelijkwaardig wordt.

NB: Opsterland ontwerpt integraal met de 'bewoners'. Voor de herinrichting van de Nijewei en Hegedyk is een klankbordgroep geformeerd. De buurtbewoners hebben in de klankbordgroep als wens voor de Hegedyk:

- Asphalt komt terug in de rijbaan, geen fysieke drempels en geen klinkers bij de kruisingsvlakken
- Voetpad en heg laten voortbestaan

Resultaat

De herinrichting van de Hegedyk draagt bij aan het verbeteren van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Gorredijk en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Ondanks dat de weg een (wijk)ontsluitende functie behoudt is het verblijf- en woonklimaat sterk verbeterd voor de aanwonenden en de gebruikers van de openbare ruimte. De verkeersveiligheid van de fietsers wordt 'subjectief' verbeterd, door de inrichting als verblijfsgebied en de daarbij horende lagere rijnsnelheid.

De ruimte tussen de erfgrenzen is hier niet bepalend. De ruimte tussen erfgrens en bomenlaan wel. Er is daardoor een profiel beschikbaar van 7,70 meter. De ruimte is beperkt als er rekening wordt gehouden met de wensen van de bewoners: voetpad 1,40 – heg 0,50 – rijbaan 5,80 meter.

Gegeven de verhouding qua intensiteiten van auto en fiets wordt niet geadviseerd voor een inrichting als een fietsstraat. In het voorlopig ontwerp is een profiel met een rijbaan van 5,00 meter met een overrijdbare strook van 0,80 meter aan een zijde van de weg getekend. Daarnaast is een optie in beeld van een traditioneel profiel dat past bij een 30 km/h weg en dat aansluit op het karakter van de Hegedyk.

Voorlopig ontwerp



Discussie

Tijdens de workshoprondes is gekeken naar het voorlopig ontwerp en er zijn enkele ontwerpsuggesties gegeven, waaronder:

- rijbaan van 5 meter + bandjes ter afscherming van voetgangersvoorziening
- rijbaan van 5 meter + aan beide kanten een rabatstrook
- de rijbaan van 5 meter uitvoeren in Street print en de stroken aan de buitenkant niet
- rijbaan van 5 meter met aan weerszijden een molgoot

In de discussie kwam het toepassen van een rijwielpadbandje als potentieel subjectief nadeel naar voren bij het ontwerp met aan een zijde een overrijdbare strook van 0,80 meter.. (met het oog op valrisico)). Het voordeel van het ontwerp werd onderkend, lagere snelheden door de rijbaanbreedte van 5,00 meter binnen de ontwerppogave van de “bewoners”. Ook is gesproken over praktijkvoorbeelden van vergelijkbare situaties waarin rijwielpadbanden (lage overrijdbare banden) naast de weg toegepast zijn, met als aanbeveling de ervaringen hiervan in de overwegingen te betrekken.

Uiteindelijk werd geconcludeerd dat een rijbaan van 5,80 meter met een visuele versmalling van ca. 0,40 m aan beide zijden een geschikt alternatief kan zijn voor het voorlopig ontwerp Belangrijke aandachtspunten bij de uitvoering van de versmalling zijn:

- niet suggereren dat het een fietsvoorziening is
- zorgen dat het voor fietsers comfortabel is om over te fietsen (in geval deze moeten uitwijken)
- zorgen voor contrast (kleur en/of materiaal) met de rijbaan en op kruisingsvlakken

Casus Joure: fietsoversteken nabij 't Haske

Aan de noordwestzijde van Joure komt de Leeuwarderweg de plaats Joure binnen. Dit is een belangrijke ontsluitingsweg voor het landelijk gebied en de daar gelegen dorpen. Op die weg geldt een snelheidslimiet van 80 km/h. Langs die weg ligt ook de ontsluiting voor het industrieterrein van

de Douwe Egberts fabrieken. Vrachtverkeer van/naar het landelijke wegennet moet rijden via de op de luchtfoto weergegeven locatie.



Op de luchtfoto is in het noordwesten een op de Leeuwarderweg aansluitende weg te zien waar een snelheidslimiet van 60 km/h geldt. Daartegenover ligt ook een achterontsluiting van partycentrum 't Haske. Ook veel fietsers maken van die oversteek gebruik. Net zoals van de iets zuidoostelijker gelegen oversteek naar een parkgebied waarin sport- en spelvoorzieningen liggen. Net daarvoor ligt de komgrens van Joure, vanaf waar op de weg een snelheidslimiet van 50 km/h geldt. Direct daarachter ligt een parkeerplaats langs de weg ten behoeve van een informatiebord en aan weerszijden van de weg een bushalte. Deze bussen halteren op de weg. Vervolgens komt de Leeuwarderweg uit op de T-aansluiting met de Haskerveldweg-Tolhuswei. Ook hier moeten de fietsers de weg oversteken. Veel fietsers tussen het centrum van Joure en een noordelijker gelegen woonwijk maken van deze oversteek gebruik. Zuidelijk van het centrum van Joure ligt ook nog een scholencomplex voor voortgezet onderwijs, Schooljeugd uit het gebied ten noord(west)en van Joure komt via deze route langs het partycentrum op weg naar school.

Voor de fietser zijn er dus op korte afstand van elkaar een aantal oversteken op een drukke weg (met ook vrachtverkeer en bussen). Bovendien geldt op het grootste deel van dat wegvak ook nog een snelheidslimiet van 80 km/h. Overstekende fietsers hebben hier te maken met afremmend en optrekkend verkeer. Ten zuiden van de locatie, op de Tolhuswei, eindigen de fietspaden. Vanaf daar rijdt de fietser over de weg. Daarnaast ligt aan de oostzijde van de T-aansluiting een park met opgaande beplanting en noordelijk bevindt zich een bocht in de Haskerveldweg waardoor auto's pas laat zichtbaar worden. Al met al ligt er op de locatie op korte afstand van elkaar een aantal oversteken op verschillende wijze uitgevoerd voor de fietser en met sterk variërende aspecten per oversteek waar de fietser op moet letten als die de weg wil oversteken. De situatie wordt als verkeersonveilig ervaren.

Discussie

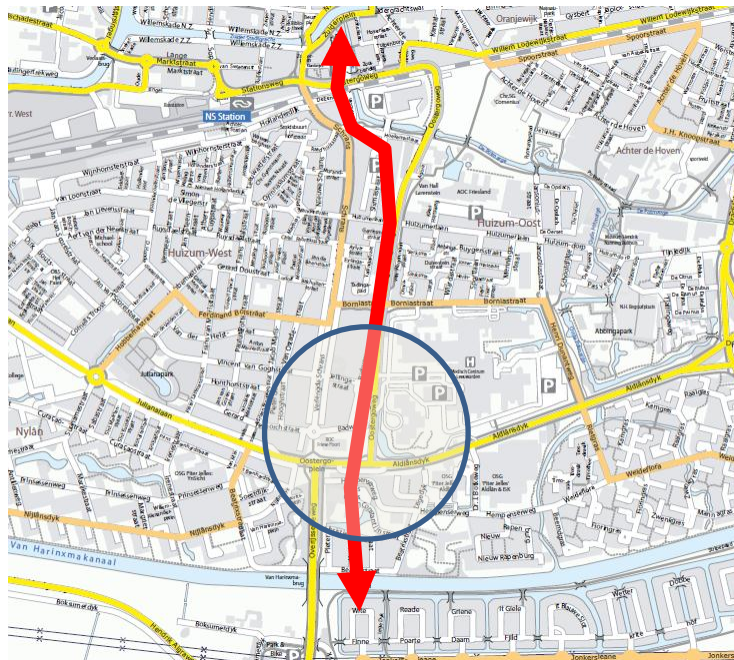
Tijdens de plenaire terugkoppeling werden de vele ontwerpsuggesties die tijdens de workshoprondes naar voren kwamen besproken. Een overzicht van enkele suggesties:

- verplaatsen van de komgrens, waarbij de komgrens extra 'aangekleed' moet worden voor de herkenbaarheid (denk aan: verhoging, het meenemen van de halte, afwijkende kleur).
- voor de fietsoversteken: een mogelijke rotonde aan de zuidkant, het inbuigen van het fietspad aan de zuidkant, op andere plekken waar fietsers oversteken kiezen voor oversteekeilanden, middengeleiders en evt. een brug voor langzaamverkeer over het water realiseren.

Al met al vele nuttige ontwerpsuggesties. Maar de casushouders gaven aan dat er op het moment helaas geen geld is om iets te realiseren.

Casus Leeuwarden: fietsen over de Verlengde Schrans

De Verlengde Schrans en de Schrans in Leeuwarden maken deel uit van het hoofdfietsnetwerk van de gemeente Leeuwarden en is onderdeel van de belangrijkste aanvoerrote voor fietsers vanuit de gebieden ten zuiden van het van Harinxmakanaal. In de toekomst zullen meer dan 10.000 fietsers per dag gebruik gaan maken van deze route. De totale lengte van de route bedraagt ca. 1 kilometer.



In het fietsnetwerk is deze route aangemerkt als zijnde primaire fietsroute. De gemeente heeft hiervoor kwaliteitseisen gesteld. Voor de Verlengde Schrans kunnen deze eisen vertaald worden naar:

- eenrichtingsfietspad van minimaal 2,40 breed
- tweerichtingenfietspad van minimaal 3,50 breed
- fietsverkeer over eenrichtingsparallelstructuur, minimale breedte dan 3,00 uitgevoerd in rood asfalt.
- Fietsstroken van 2,00 meter aan weerszijden van de rijbaan

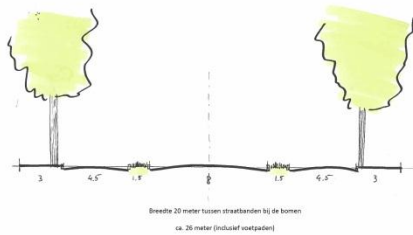
Bij alle opties geldt dat de wens is om de verharding in rood asfalt uit te voeren.

Discussie

Tijdens de discussie zijn een aantal mogelijke profielen besproken (die reeds waren opgesteld door de gemeente):

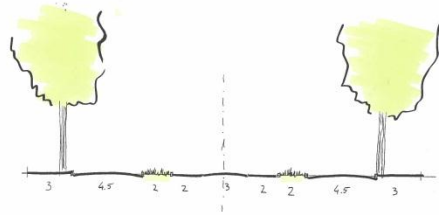
Bestaand profiel

Betondek onder hoofdrijbaan?
 Dikte en materiaal fundering parallelwegen onbekend
 Conditie bestaande bomen onbekend
 Parallelwegen met langsparkeren zijn te smal

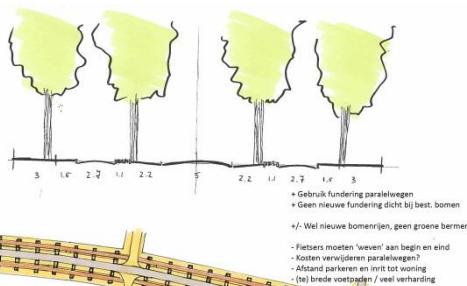


Fietsstrook toevoegen

+ Minimale kosten
 + Geen nieuwe fundering bij bomen nodig
 +/- Veel verharding en hoe wordt deze in de praktijk gebruikt?
 +/- Comfort/veiligheid als hoofdfietsroute
 - Geen groenintensivering
 - Parallelweg te smal voor langsparkeren
 - Fietsers moeten 'weven' aan begin en eind

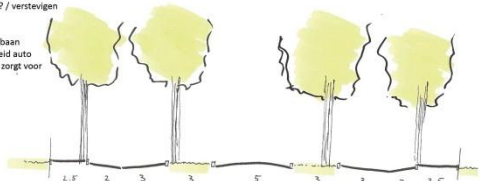


Alleen middenrijbaan



3 rijbanen met middenbermen

+ Logische route fietsverkeer
 + Groen intensivering
 +/- Op bestaande fundering? / verstevigen best fundering?
 - Kosten versmallen hoofdrijbaan
 - Rijcurves & toegankelijkheid auto
 - Slechte oversteekbaarheid voor tegengesteld fietsen



Tijdens de workshoprondes werden nog andere suggesties gemaakt:

- een centraal fietspad (of fietsstraat) in het midden, maar hierbij zijn de wisselingen ter hoogte van de kruispunten lastig vorm te geven.
- Aan weerszijde 2 fietsstraten (van ca. 4 meter) met in het midden een groenpartij, met langsparkeren buiten de rijbaan. Deze optie zou mogelijk goed kunnen vallen bij de stedenbouwkundige collega's