

Gemeente Zwolle

Fietsstratenplan

Gemeente Zwolle

Fietsstratenplan

Datum	18 mei 2005
Kenmerk	ZWL042/Wrj/0509
Eerste versie	3 mei 2005

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Zwolle
Titel rapport	Fietsstratenplan
Kenmerk	ZWL042/Wrj/0509
Datum publicatie	18 mei 2005
Projectteam opdrachtgever(s)	mevrouw I. Bloemhof (projectleiding), mevrouw J. Ballast (impressies hoofdstuk 4)
Projectteam Goudappel Coffeng	de heer J.A. Waagmeester (projectleiding)
Projectomschrijving	Onderzoek naar de mogelijkheden en wenselijkheid van een meer structurele toepassing van fietsstraten in Zwolle.
Trefwoorden	fietsstraat, fietsstructuur, 30 km/h-inrichting, ontwerp woonomgeving

Inhoud	Pagina
1 De aanleiding voor een fietsstratenplan	1
Van pilot naar structurele toepassing van fietsstraten	1
Fietsstraten hebben veel voordelen	2
De indeling van dit rapport	3
2 Ervaringen met fietsstraten	4
Wanneer 'werkt' een fietsstraat?	4
Ervaringen in Zwolle	5
3 Inventarisatie potentiële fietsstraten	6
De werkwijze	6
Zwolle Noord	7
Zwolle Noord	7
Zwolle Oost	8
Zwolle Zuid	9
Zwolle West	10
4 Voorbeelden voor uitwerking en inrichting van fietsstraten	11
Vormgeving kruispunten en overgangen	11
Overige aandachtspunten	15
5 Slotsom	16

1

De aanleiding voor een fietsstratenplan

De meeste straten in verblijfsgebieden zien eruit als 'autostraten, waar ook fietsers mogen rijden'. Maar als het gaat om drukke fietsroutes op straten waar maar weinig auto's rijden, ligt het dan veel meer voor de hand om de straat in te richten als 'fietsstraten, waar ook auto's mogen rijden'? Een fietsstraat heeft vele voordelen, zeker bij een meer structurele toepassing van het principe.

Van pilot naar structurele toepassing van fietsstraten

Waar hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden lopen (30 km/h), kunnen in principe fietsstraten komen. Het verschil met een gewone woonstraat is dat een fietsstraat meer lijkt op een fietspad door de toepassing van een gladde, rode verharding (bij voorkeur asfalt). Naast de rode verharding ligt een margestrook om de straat voldoende breed te maken voor autoverkeer en bovendien het verschil aan te geven met een exclusief fietspad. Deze margestrook kan aan de rand of in het midden van het profiel liggen.

In vele gemeenten is inmiddels geëxperimenteerd met fietsstraten. Sommige pilots zijn minder geslaagd gebleken, andere zijn wel een succes. Ook de eerste fietsstraat van Zwolle, de Vondelkade, mag

een succes genoemd worden. Uit de verschillende ervaringen die inmiddels zijn opgedaan, weten we inmiddels waar wel en waar beter geen fietsstraten kunnen worden toegepast.

Ook in gemeenten waar de eerste fietsstraat een succes is, hebben de eerste pilots nog weinig vervolg gehad. *Verkeerskunde* kopt: 'Fietsstraat na zeven jaar nog sporadische verschijning' (nummer 6, 2004). Dat is jammer, want een meer structurele toepassing van fietsstraten leidt ertoe dat het verschijnsel 'fietsstraat' bekender wordt, waardoor weggebruikers nog beter zullen begrijpen welk gedrag van hen verwacht wordt. Een meer structurele toepassing van fietsstraten versterkt dus de voordelen ervan (zie hierna).

De gemeente Zwolle is de eerste gemeente in Nederland die een 'fietsstratenplan' voor de hele stad opstelt, om zodoende tot een meer structurele toepassing van fietsstraten te komen. Het plan moet duidelijkheid geven welke straten in de gemeente in principe geschikt zijn om als fietsstraat in te richten.

Fietsstraten hebben veel voordelen

Fietsstraten zijn herkenbaar

Fietsstraten zorgen voor betere herkenbaarheid en continuïteit van fietsroutes. De figuur op de pagina hiernaast geeft daarvan een voorbeeld. In de figuur links is de 'oude' situatie geschetst. Hier en daar zijn in het verleden fietspaden en -stroken aangelegd. Maar hoe loopt de belangrijkste fietsroute nu precies. Vanuit het oosten lijkt de route rechtdoor het meest logisch, maar dat is geen belangrijke fietsroute. Door de hoofdfietsroute in te richten als fietsstraat is direct duidelijk hoe deze loopt (figuur rechts).

Fietsstraten zijn veilig

Op een fietsstraat blijkt duidelijk door de inrichting van de weg dat de fiets prioriteit heeft en de auto 'te gast' is. Dit leidt tot een meer aangepast autogedrag. Door de vormgeving als fietsstraat wordt duidelijk gemaakt dat fietsers bovengeschiedt zijn aan auto's: auto's die elkaar willen passeren, moeten soms even achter de fietsers blijven. Hierdoor (en door versmalling van het wegprofiel) kan ook een lagere gemiddelde snelheid van het autoverkeer worden bereikt.

Fietsstraten zijn snel

In 30 km/h-gebieden is standaard sprake van gelijkwaardige kruispunten (conform de principes van Duurzaam Veilig). Maar fietspaden en andere duidelijk herkenbare fietsroutes mogen volgens het

BABW wel voorrang krijgen op gewone woonstraten. Fietsstraten zijn dus ook sneller dan gewone woonstraten.

Fietsstraten zijn comfortabel

Gewone woonstraten worden bij voorkeur uitgevoerd in klinkers om het verblijfskarakter te benadrukken. Fietsstraten worden daarentegen bij voorkeur uitgevoerd in (rood) asfalt, om de 'bovengeschiedt' voor het fietsverkeer te benadrukken. Fietsstraten bieden daarmee meer comfort dan gewone woonstraten.

Fietsstraten besparen ruimte (in nieuwbouwwijken)

Voor in nieuwbouwwijken worden vaak exclusieve fietsroutes gerealiseerd, naast de structuur voor de auto. In sommige gevallen lopen de exclusieve fietspaden direct langs rustige woonstraten. In principe zou de fiets ook veilig door de woonstraten kunnen rijden, maar dat zou ertoe leiden dat de fietsroutes minder herkenbaar zouden worden. Een inrichting als fietsstraat biedt dan een goede oplossing. Want eigenlijk is het zonde van de ruimte om een fietspad naast een woonstraat te leggen. Die ruimte kan soms beter ten goede komen aan groen of andere voorzieningen in de wijk.

De indeling van dit rapport

De voordelen van een fietsstraat, zoals hiervoor beschreven, komen niet overal goed uit de verf. Uit de verschillende pilots in andere gemeenten komen randvoorwaarden en uitgangspunten naar voren, waarmee rekening gehouden moet worden bij het plannen van een fietsstraat. Deze worden in hoofdstuk 2 benoemd. Ook de ervaringen met de eerste fietsstraat in Zwolle komen in dit hoofdstuk aan bod.

Hoofdstuk 3 is de kern van dit rapport. Voor het hele wegennet van Zwolle wordt in dit hoofdstuk geïnventariseerd waar eventueel fietsstraten kunnen komen en waar niet (rekening houdend met de randvoorwaarden uit hoofdstuk 2). Vervolgens komen in hoofdstuk 4 nog een aantal aandachtspunten voor de verdere uitwerking en vormgeving van fietsstraten aan de orde. Het rapport eindigt met een korte slotsom in hoofdstuk 5.



2

Ervaringen met fietsstraten

De ervaring leert dat een fietsstraat vaak wel, maar niet altijd een succes is. Wat zijn de succes- en faalfactoren? We zetten ze in dit hoofdstuk op een rij, om in het volgende hoofdstuk een goed onderbouwde keuze te kunnen maken welke straten in Zwolle het meest geschikt zijn om in te richten als fietsstraat. Ook de ervaringen met de eerste fietsstraat in Zwolle, de Vondelkade, worden beschreven.

Wanneer 'werkt' een fietsstraat?

Eerste randvoorwaarde: lage auto-intensiteit

Het principe van een fietsstraat is dat fietsers op de 'rode loper' van de straat rijden en niet op de margestroken. Een auto kan een fietser makkelijk inhalen (zie ook foto Vondelkade hiernaast), maar als er een tegenligger aankomt, moet de auto even achter de fietsers blijven. Dit principe werkt alleen goed bij een lage auto-intensiteit. Bij een te hoge auto-intensiteit zullen fietsers zich vaak opgejaagd voelen door auto's achter zich. De maximale auto-intensiteit op fietsstraten ligt tussen de 2.000 en 2.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Dit moet als een harde randvoorwaarde worden beschouwd. Als de auto-intensiteit te hoog is, moeten aanvullende maatregelen genomen worden om het autoverkeer naar andere

routes te leiden. Als dat niet lukt, kan beter gekozen worden voor toepassing van fietsstroken in plaats van een inrichting als fietsstraat.

Tweede randvoorwaarde: geen route voor bussen of vrachtverkeer
Fietsstraten zijn niet te verenigen met busroutes of routes die veel door vrachtverkeer worden gebruikt. Hiervoor zijn verschillende redenen:

- Een bus of vrachtwagen komt, vanwege zijn omvang, bedreigend over op fietsers. Fietsers worden als het ware naar de zijkant van het profiel 'geduwd'.
- Voor de exploitatie van het openbaar vervoer is het van groot belang dat de bus goed kan doorrijden. Op een fietsstraat is juist een aangepaste snelheid van gemotoriseerd verkeer nodig. Het profiel is daar ook op aangepast. Het smalle profiel van een fietsstraat is hinderlijk voor bussen.

Kansrijke fietsstraten

De hiervoor genoemde randvoorwaarden geven vooral aan waar fietsstraten niet geschikt zijn. Maar er zijn ook een aantal aspecten te noemen die juist een groot pluspunt zijn. De meest kansrijke fietsstraten voldoen aan de volgende criteria:

- Er is sprake van een hoge fietsintensiteit: hoe meer fietsers, hoe 'logischer' het is om een straat als fietsstraat in te richten.
- De continuïteit van de fietsroute wordt duidelijker door een inrichting als fietsstraat. Als bijvoorbeeld van drie parallelle

woonstraten één een doorgaande fietsroute is, is het belangrijk die ene ook duidelijk anders in te richten.

Verder is ook de ruimtelijke omgeving van belang. Een fietsstraat is een hoogwaardige voorziening en past daarom minder goed in een omgeving die voor fietsers juist weinig te bieden heeft, zoals op een bedrijventerrein. Ook buiten de bebouwde kom zijn fietsstraten niet logisch: de snelheid van het autoverkeer is hier meestal hoger en de fietsintensiteiten zijn lager. Vooral in een stedelijke omgeving komt de fietsstraat goed tot zijn recht. Opdat een fietsstraat goed past in zijn omgeving, moet de vormgeving van een fietsstraat (materiaalgebruik, kleurstelling) in nauwe samenwerking met stedenbouw en landschapsarchitectuur worden bepaald, in het bijzonder in gebieden met een sterk historisch karakter, zoals in het centrum en op historische linten.

Praktische afwegingen

Tot slot zijn er nog enkele praktische overwegingen om al of niet te kiezen voor een inrichting als fietsstraat:

- De wens om een fietsstraat te maken is in de regel niet voldoende reden om een straten te reconstrueren. Straten die toch al onderhoud nodig hebben, komen daarom eerder in aanmerking voor reconstructie tot fietsstraat.
- Op straten waar nu al fietsstroken liggen, heeft herinrichting tot een fietsstraat minder prioriteit. De fietsstroken zorgen dan immers al voor herkenbaarheid van de fietsroute.

- In winkelstraten is een fietsstraat wel mogelijk (als aan de gestelde randvoorwaarden wordt voldaan), maar hier levert een fietsstraat vaak meer praktische problemen op, bijvoorbeeld veel parkeerbewegingen langs de straat.

Ervaringen in Zwolle

Eind vorig jaar is in Zwolle de eerste fietsstraat geopend: de Vondelkade. De Fietzersbond (afdeling Zwolle) heeft een evaluatie uitgevoerd over de eerste fietsstraat in Zwolle. Van de mensen die een duidelijke mening over deze fietsstraat hebben uitgesproken blijkt driekwart positief over de fietsstraat. Hierbij is er geen verschil tussen de bewoners van de Vondelkade en andere gebruikers van de straat. Wel wordt aandacht gevraagd voor een betere herkenbaarheid van de straat als fietsstraat. Verder voelt men zich soms opgejaagd door automobilisten (wellicht mede doordat men de fietsstraat nog niet altijd als zodanig herkent).

De uitkomsten van de enquête zijn een stimulans om met het concept door te gaan. Nu al is een grote meerderheid positief over de fietsstraat. En als er meer fietsstraten komen, zullen mensen er ook vertrouwd mee worden: de herkenbaarheid neemt toe en men begrijpt beter welk verkeersgedrag op een fietsstraat verwacht wordt.

3

Inventarisatie potentiële fietsstraten

In dit hoofdstuk wordt de stap gemaakt van de theorie naar de praktijk. Op de kaart van Zwolle worden alle potentiële fietsstraten aangegeven. Vervolgens worden daaruit de meest kansrijke fietsstraten per deel van de stad geselecteerd (noord, oost, zuid en west).

De werkwijze

Zoals eerder aangegeven kunnen fietsstraten in principe overal worden toegepast waar sprake is van een hoofdfietsroute door verblijfsgebied (30 km/h). Op 50 km/h-wegen komen fietspaden of fietsstroken. De 50 km/h-wegen (gebiedsontsluitingswegen) zijn op de kaart hiernaast in geel weergegeven. Vervolgens zijn alle hoofd-fietsroutes *die niet samenvallen met een 50 km/h-weg* op de kaart roze gekleurd. Dit zijn alle 'potentiële fietsstraten'.

Als tweede stap zijn allerlei kenmerken van de potentiële fietsstraten geïnventariseerd:

- auto-intensiteit;
- gebruik als busroute;
- fietsintensiteit;
- aanwezigheid van fietsstroken;
- functie als winkelstraat.

De meeste van deze kenmerken zijn ook op de kaart in beeld gebracht.

Workshop

De 'plankaart' is tijdens een workshop (op 9 december 2004) besproken met ambtenaren met verschillende vakdisciplines: behalve verkeer ook stedenbouw, landschap en beheer en onderhoud. Uit deze workshop komt naar voren dat het ontwerp van fietsstraten -met name in het centrum en op historische linten- in nauw overleg met landschap en stedenbouw moet plaatsvinden.

De plankkaart

Op de plankkaart hiernaast is het resultaat van de inventarisatie weergegeven. Deze plankkaart is echter te klein om alles goed te kunnen onderscheiden. Daarom wordt in het vervolg van dit hoofdstuk per 'windrichting' een toelichting gegeven op de resultaten van de inventarisatie. Op basis van de hiervoor genoemde inventarisatie van de kenmerken van potentiële fietsstraten (auto-intensiteit, busroute etc.) wordt aangegeven welke straten kansrijk zijn en welke straten minder kansrijk zijn om als fietsstraat in te richten (in respectievelijk groen en oranje kader).

Zwolle Noord

De inventarisatie in Zwolle Noord levert het volgende beeld op (zie kaders met kansrijke en minder kansrijke straten voor een inrichting als fietsstraat).

De route via de Klooienberglaan is (zeker in de toekomst) de belangrijkste radiaal van Zwolle Noord naar het centrum die door het verblijfsgebied loopt. De route is echter kortgeleden al gereconstrueerd. Maar in principe voldoet de route aan alle criteria om ingericht te worden als fietsstraat.

De fietsroute via de Eemlaan en de Rijnlaan is een belangrijke tangent die de verschillende wijken (Holtenbroek, Aalanden en Diezerpoort) met elkaar verbindt. Op de Eemlaan en de parallelstraten van de Rijnlaan kunnen ook prima fietsstraten ingericht worden.

*Foto:
Klooienberglaan*



Kansrijk als fietsstraat:

- De route via Klooienberglaan en Industrierweg kent nu al een zeer hoge fietsintensiteit (de hoogste van Zwolle-Noord). Met de verdere uitbreiding van Stadshagen zal deze route steeds belangrijker worden.
- Aan het eind van de Eemlaan ligt een tunnel voor (brom)fietzers en voetgangers richting Bachlaan. Het belang van de Eemlaan als doorgaande fietsroute blijkt niet uit de inrichting van de Eemlaan. Een inrichting als fietsstraat verbetert die situatie. Op een deel van de Eemlaan rijdt een bus, maar er bestaat een reële mogelijkheid dat de bus in de toekomst niet meer over de Eemlaan rijdt. De provincie is namelijk bezig met wijziging van busroutes.
- De straatjes parallel aan de Zwartewaterallee en de Rijnlaan (Vliet, Schie en Spui) zorgen voor discontinuïteit in fietspaden. Door van deze straatjes fietsstraten te maken ontstaan meer herkenbare, continue fietsroutes met voorrang.

Minder kansrijk als fietsstraat:

- Op (een deel van) de Bachlaan rijdt teveel autoverkeer voor een inrichting als fietsstraat. Ook wordt de Bachlaan gebruikt als busroute. Hetzelfde geldt voor de Rembrandtlaan.
- De fietsintensiteit op de Lassuslaan is in vergelijking met de route Klooienberglaan aanmerkelijk lager. Dit geldt ook voor de Waallaan en de Biesbosch.

Zwolle Oost

Aan de oostkant van Zwolle ligt al een fietsstraat op de Vondelkade. De Vondelkade maakt deel uit van de belangrijkste radiale verbinding naar het oosten: de route van het centrum van Zwolle naar Berkum. Op Groot Wezenland wordt nu het tweede deel van deze route als fietsstraat ingericht. De Turfmarkt wordt heringericht met fietsstroken (vanwege de te hoge auto-intensiteit voor inrichting als fietsstraat). Het ligt voor de hand om (op langere termijn) het tussenliggende stuk over de Filosofenallee in te richten als fietsstraat. Het is dan minder zinvol om parallelle routes (bijvoorbeeld via de Rhijnvis Feithlaan) ook als fietsstraat in te richten.

Bij het 'opwaarderen' van de fietsroute Groot Wezenland - Turfmarkt - Filosofenallee - Vondelkade door de realisatie van fietsstraten worden als aanvullende maatregelen voorgesteld:

- het aanpassen van de parkeerroute naar het parkeerterrein op de Turfmarkt (bijvoorbeeld via Rhijnvis Feithlaan);
- het egaliseren van het wegdek op het Kerkbrugje.

Foto: Filosofenallee



Kansrijk als fietsstraat:

- De Filosofenallee is de ontbrekende schakel tussen de fietsstraten op de Vondelkade (bestaand) en het Groot Wezenland (binnenkort gereed). Het is een aantrekkelijke fietsroute en de auto-intensiteiten zijn laag.

Minder kansrijk als fietsstraat:

- Op de Tesselschadestraat is de auto-intensiteit te hoog en de straat wordt gebruikt als busroute.
- De Bankastraat zou in principe als fietsstraat ingericht kunnen worden, maar door de beperkte lengte van dit wegvak draagt het weinig bij aan de herkenbaarheid en continuïteit van fietsroutes.
- De Diezerkade en de Thomas à Kempisstraat zijn winkelstraten met veel parkeerbewegingen en laden en lossen.
- De route via de Filosofenallee zal voor veel fietsers naar het centrum aantrekkelijker zijn dan de route via de Rhijnvis Feithlaan. De Rhijnvis Feithlaan is bovendien al voorzien van fietsstroken.
- De (parallelstraten van de) Wipstrikkerallee zouden in principe als fietsstraten ingericht kunnen worden, De fietsintensiteiten zijn hier echter niet erg hoog.
- De hoofdfietsroute aan de oostkant van het centrum valt samen met een busroute door het centrum.
- Fietsroutes door verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom, door bedrijventerrein (De Marslanden) en in Berkum zijn ongeschikt als fietsstraat vanwege hun omgevingskenmerken en relatief lage fietsintensiteiten.

Zwolle Zuid

Zwolle Zuid heeft een langgerekte vorm, waarbij de hoofdstructuur voor de fiets gescheiden is van de hoofdstructuur voor de auto. Vrijwel alle fietsers vanuit Zwolle Zuid (westelijk deel) naar het centrum rijden via de Zwarteweg en de Schellerweg naar de Van Karnebeektunnel. De fietsintensiteit is hier dan ook uitzonderlijk hoog (ongeveer 15.000 fietsers per etmaal op de Schellerweg). Uit verkeerskundig oogpunt ligt het dan ook zeer voor de hand de sterke functie voor de fiets 'zichtbaar' te maken in de inrichting van de weg. Aangezien binnenkort onderhoud aan de Zwarteweg moet plaatsvinden, is realisatie van een fietsstraat ook op korte termijn mogelijk. Voor de route Zwarteweg - Schellerweg moet in nauwe samenwerking met stedenbouw en landschapsarchitectuur gezocht worden naar een passende vormgeving (kleurstelling en materiaalgebruik).

Als de Zwarteweg en de Schellerweg als fietsstraat worden ingericht, ligt het voor de hand om daarop aansluitende routes te zijner tijd ook in te richten als fietsstraat, te weten:

- de Van Karnebeekstraat,
- de route Rendierveld - Damhertveld.



Foto: Schellerweg

Kansrijk als fietsstraat:

- De route Schellerweg - Zwarteweg is -verkeerskundig- zeer geschikt als fietsstraat: de fietsintensiteiten zijn zeer hoog (hoogste van heel Zwolle) en de auto-intensiteiten zijn laag.
- De hiervoor genoemde fietsstraat kan ten noorden van de Van Karnebeektunnel worden hervat op de Van Karnebeekstraat.
- Een zijtak vanaf de Zwarteweg via Damhertveld, Elandveld en Rendierveld heeft een zeer wisselend profiel. Door inrichting van fietsstraten wordt de route herkenbaarder.

Minder kansrijk als fietsstraat:

- De Provincieroute is een belangrijke ontsluitende weg voor bus- en autoverkeer en is daarom niet geschikt als fietsstraat.
- Ook de Assendorperstraat is minder geschikt als fietsstraat vanwege bus- en autoverkeer en parkeren. In de huidige situatie zijn aan één kant fietssuggestiestroken aanwezig (in de richting die voor gemotoriseerd verkeer niet toegestaan is).
- Aan weerszijden van de Thorbecketunnel (Thorbeckelaan en Van Coevordenmarke) kan een fietsstraatprofiel worden overwogen. Het betreft echter een minder belangrijke fietsroute die gedeeltelijk ook een busroute is.

Zwolle West

Op de fietsroute naar Hattem rijden ongeveer 9.000 fietsers. De route loopt deels over fietspad deels over straten met gemengd verkeer. Ook liggen er op de route een aantal keuzemomenten voor de fietsers (kruispunten, waarbij rechtdoor niet altijd de goede keuze is). Een doorgaande 'rode loper' zou de doorgaande fietsroute een stuk beter herkenbaar maken. De (parallelweg) Spoolderbergweg en de Willemsvaart dienen hiertoe ingericht te worden als fietsstraat.

De fietsroute via de Kamperweg zal in de toekomst belangrijker worden (mede als verbinding naar Stadshagen). De route via Kamperweg naar het centrum loopt echter indirect (in verband met de locatie van de fietsoversteek over de Nieuwe Veerallee). Wij stellen voor om de mogelijkheden voor een fietsstraat op de Kamperweg in breder verband te bezien (in relatie met andere, ruimtelijke ontwikkelingen).

Foto: Kamperweg



Kansrijk als fietsstraat:

- De route naar Hattem via Willemsvaart (langs de Nieuwe Veerallee) en de (parallelweg) Spoolderbergweg is weinig herkenbaar. Door de gedeelten van deze route met gemengd verkeer in te richten als fietsstraat, wordt de herkenbaarheid sterk verbeterd.

Minder kansrijk als fietsstraat:

- De route via Kamperweg en Grote Voort is nu nog weinig geschikt als fietsstraat, met name vanwege de (sociaal) onveilige omgeving en de onlogische overstek over de Nieuwe Veerallee. In het kader van ontwikkelingen zoals Stadshagen en de Voorsterpoort kan dit veranderen.
- De Burgemeester van Walsumlaan en de Campus zijn niet alleen voor de fiets, maar ook voor auto en bus belangrijke ontsluitingsroutes voor Windesheim. Daarom wordt hier geen fietsstraat voorgesteld.
- Het Engelse Werk (fietsroute langs het park) kan als fietsstraat worden ingericht, maar dat ligt in de parkachtige omgeving minder voor de hand.

4

Voorbeelden voor uitwerking en inrichting van fietsstraten

Dit plan geeft handvatten waar in de toekomst wel en geen fietsstraten kunnen worden gerealiseerd in Zwolle. Niet elke fietsstraat zal er precies hetzelfde uitzien. De inrichting van elke afzonderlijke fietsstraat zal vragen om maatwerk. Maar we geven in dit rapport wel enkele suggesties mee voor de uitwerking van fietsstraten. Het gaat om voorbeelden uit andere gemeenten en impressies van mogelijke toekomstige situaties in Zwolle.

Vormgeving kruispunten en overgangen

Een wezenlijk kenmerk van fietsstraten is dat deze altijd voorrang hebben op zijstraten. Dat maakt fietsstraten mede zo aantrekkelijk boven een 'gewone' fietsroute door een verblijfsgebied, omdat daar in principe gelijkwaardige kruispunten worden toegepast.

In veel gevallen is het nodig om de vormgeving van kruispunten aan te passen, om de voorrangssituatie ook logisch en veilig te maken. We geven hier enkele voorbeelden van.

Parallelweg Spoolderbergweg

Op de volgende foto is het kruispunt te zien van de parallelweg van de Spoolderbergweg, Het Engelse Werk en het fietspad richting Spoolderbergweg (en verder naar de IJsselbrug). De doorgaande fietsroute loopt van het fietspad naar de parallelweg Spoolderbergweg (rechts op de foto). In de huidige situatie is de doorgaande route en de voorrangssituatie onduidelijk. Op de impressie hier naast is op de parallelweg Spoolderbergweg een fietsstraat gerealiseerd, zodat de doorgaande fietsroute herkenbaarder is geworden. De doorgaande fietsroute is ook duidelijk als doorgaande route vormgegeven (in een vloeiende lijn). Verkeer vanuit Het Engelse Werk moet voorrang geven aan verkeer op de fietsstraat.



Foto: Parallelweg Spoolderbergweg - Het Engelse Werk

Van Karnebeekstraat

De Van Karnebeekstraat is een zeer drukke fietsroute die doorloopt in de Van Karnebeektunnel. In tegenstelling tot het vorige voorbeeld, loopt de fietsroute hier wel in een vloeiende lijn door (richting de tunnel). Maar het profiel van de weg volgt de route van het autoverkeer. Het autoverkeer op de Van Karnebeekstraat (in één richting van noord naar zuid) maakt een bocht rechtsaf richting Hertestraat, maar heeft wel voorrang. De fietsers die de tunnel inrijden, worden gezien als (links)afslaand verkeer. Fietsers moeten achteromkijken of er autoverkeer aankomt waar voorrang aan verleend moet worden (zie foto).



*Foto's:
Van Karnebeekstraat*

In een situatie waar de fietsintensiteit veel hoger is dan de auto-intensiteit is deze situatie onlogisch en levert ook conflicten op. Een 'stroom' fietsers rijdt achterelkaar aan en geeft soms geen voorrang aan achteropkomende automobilisten. En naar rechts afbuigende automobilisten snijden het fietsverkeer dat de tunnel wil inrijden. Een inrichting als fietsstraat maakt de voorrangssituatie een stuk duidelijker en doet recht aan het feit dat de Van Karnebeekstraat voor fietsers veel belangrijker is dan voor auto's (zie impressie). En de situatie wordt er ook veiliger op.



Kruising Elandveld - Damhertveld - Eekhoornveld

In de vorige voorbeelden was sprake van T-kruisingen. Omdat autoverkeer altijd een bocht moet maken, zijn snelheidsremmende maatregelen daar niet nodig. Als echter sprake is van een volledig kruispunt -waar ook rechtdoorgaand autoverkeer mogelijk is- is het van belang om het autoverkeer op de doorgaande autoroute te remmen door het kruispunt te verhogen. De impressie hiernaast geeft een voorbeeld van het kruispunt Elandveld - Damhertveld - Eekhoornveld. De doorgaande fietsroute loopt via Elandveld - Damhertveld (met zeer beperkt autoverkeer) en het Eekhoornveld is de doorgaande autoroute.

In de huidige situatie is het kruispunt ook al verhoogd uitgevoerd (plateau). Bovendien heeft de doorgaande fietsroute Elandveld - Damhertveld ook in de huidige situatie al voorrang op het Eekhoornveld. Dit blijkt echter niet uit de vormgeving. Het plateau op het kruispunt ziet eruit als een gelijkwaardig plateau. In de praktijk blijkt ook dat automobilisten op het Eekhoornveld lang niet altijd voorrang geven aan fietsers. Doordat de verharding op de doorgaande fietsroute steeds wisselt, is deze ook slecht herkenbaar. Op de bijgaande foto is dat duidelijk te zien: eerst is sprake van een fietspad met rode verharding, dan een stukje grijs asfalt met gemengd verkeer (zeer beperkt autoverkeer), kort daarna volgt een plateau dat in klinkers is uitgevoerd en na het plateau is weer sprake van grijs asfalt.



Foto: Elandveld

Door de route Elandveld - Damhertveld als fietsstraat uit te voeren wordt deze route veel herkenbaarder, de voorrangssituatie op het kruispunt met het Eekhoornveld wordt duidelijker en ten slotte wordt ook het wegbeeld rustiger.

Op de vorige impressies was de margestrook voor het autoverkeer op de fietsstraat in zijligging gerealiseerd, hier (Elandveld - Damhertveld) in middenligging. Beide mogelijkheden zijn goed, maar in situaties met relatief veel autoverkeer op de fietsstraat gaat de voorkeur uit naar een margestrook in middenligging. Verder is het wenselijk om op één hoofd fietsroute zoveel mogelijk dezelfde vormgeving te handhaven.

Eemlaan

De Eemlaan loopt aan de westkant voor autoverkeer dood, maar voor fietsers is sprake van een belangrijke doorgaande verbinding naar de Middelweg en -met een fietstunnel- naar de Bachlaan. In de huidige situatie valt het niet op dat hier sprake is van een belangrijke doorgaande fietsverbinding. Er is sprake van een breed profiel voor auto's, terwijl er weinig auto's rijden (zeker op het westelijke deel van de Eemlaan).



Foto: Eemlaan

Als de Eemlaan ingericht wordt als fietsstraat, is direct duidelijk dat hier voor fietsers geen sprake is van een doodlopende verbinding.

Net als in de vorige impressie is hier gekozen voor een margestrook in middenligging, maar margestroken in zijligging zijn ook mogelijk. De margestrook is in de impressie onderbroken op de plaatsen waar zijstraten/inritten op de fietsstraat aansluiten, dit om de zijstraten beter herkenbaar te maken. Er kan echter ook voor gekozen worden de margestrook door te laten lopen.

Overige aandachtspunten

Parkeren

Op een fietsstraat zijn geparkeerde auto's ongewenst. Als een straat wordt heringericht als fietsstraat, is het daarom nodig om naast de straat afzonderlijke parkeerhavens aan te brengen op plaatsen waar in de huidige situatie op de straat geparkeerd wordt (bijvoorbeeld bij een school, zie foto).



Foto: Hinderlijk parkeren op Damhertveld

Snelheidsremmende maatregelen op fietsstraten

Op een fietsstraat is aangepast rijgedrag van automobilisten nodig. Een inrichting als fietsstraat draagt daartoe bij, maar garandeert nog geen lage rijsnelheid van automobilisten. Op lange rechte fietsstraten zullen daarom ook snelheidsremmende maatregelen nodig zijn. Bij de keuze hiervan moet uiteraard zo veel mogelijk rekening gehouden worden met het comfort voor fietsers, bijvoorbeeld sinusvormige drempels of 'punaises' op kruispunten (zie foto). Fietsers kunnen deze passeren, terwijl auto's er overheen rijden.



Foto: Voorbeeld punaise

5

Slotsom

De eerste fietsstraat in Zwolle is een succes gebleken. Er is alle reden om door te gaan met het concept. In alle 'windrichtingen' kan een radiaal naar het centrum (deels) ingericht worden als fietsstraat.

Uit de inventarisatie van kansrijke fietsroutes komt naar voren dat vanuit het centrum van Zwolle in elke 'windrichting' een goede mogelijkheid aanwezig is om een hoofdfietsroute meer continuïteit te geven (zie kaartje hiernaast). Waar op deze hoofdfietsroutes geen fietspaden of -stroken aanwezig zijn, kunnen fietsstraten gerealiseerd worden. Doordat de fietsroutes binnen de verblijfsgebieden voorrang krijgen op andere straten, wordt de route bovendien sneller.

De radialen tussen het centrum van Zwolle en de grotere woonwijken en omliggende dorpen zijn de drukst gebruikte fietsroutes. Deze zouden de status kunnen krijgen als 'snelfietsroutes'. Door een meer structurele toepassing van fietsstraten op een van deze drukke fietsroutes versterkt Zwolle haar naam als 'fietsstad'.

Gemeente Zwolle
Fietsstratenplan

Ruim baan voor de fietser en een smalle marge voor de auto

► 'Fietsstraat' na zeven jaar nog sporadische verschijning

Zeven jaar na introductie van de eerste 'fietsstraat' in Hengelo, heeft deze vorm van fietsprioriteit Nederland nog niet veroverd. Toch lijkt er enige kentering, ondanks het ontbreken van een formele wettelijke status of strakke vormgevingseisen. Deze hoeven er ook niet te komen. Eenvoudige functionele bepalingen en vooral het predikaat zijn belangrijker, blijkt uit een onderzoek dat Goudappel Coffeng instelde in vier steden met fietsstraat-ervaring.

Een 'omgekeerd vormgegeven straat' met een ruime baan voor de fietser en slechts een smalle marge voor de auto, zo kan de fietsstraat worden bestempeld. Na Hengelo kenden ook gemeenten als Groningen, Zwolle en Utrecht deze status toe aan delen van hun hoofdfietsroutes. In deze steden nam bureau Goudappel Coffeng (BGC) vier verschillende routes onder de loep die grotendeels door verblijfsgebieden voeren. Overigens experimenteren ook gemeenten als Rotterdam en Oss al met de fietsstraat. Bij een etiket moet het niet blijven. Maar volgens de BGC-studie, verricht voor het Fietsberaad, is de toekenning



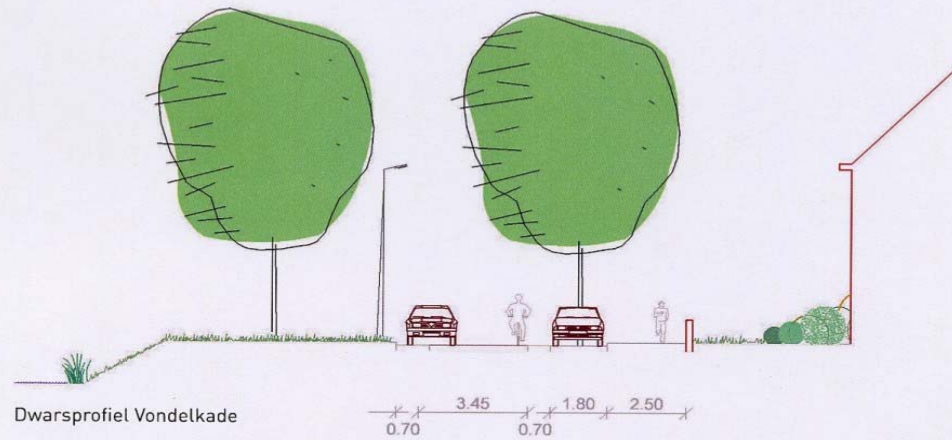
In een fietsstraat is de fietser dominant en heeft de auto een bijrol.

Gedeelte artikel Verkeerskunde



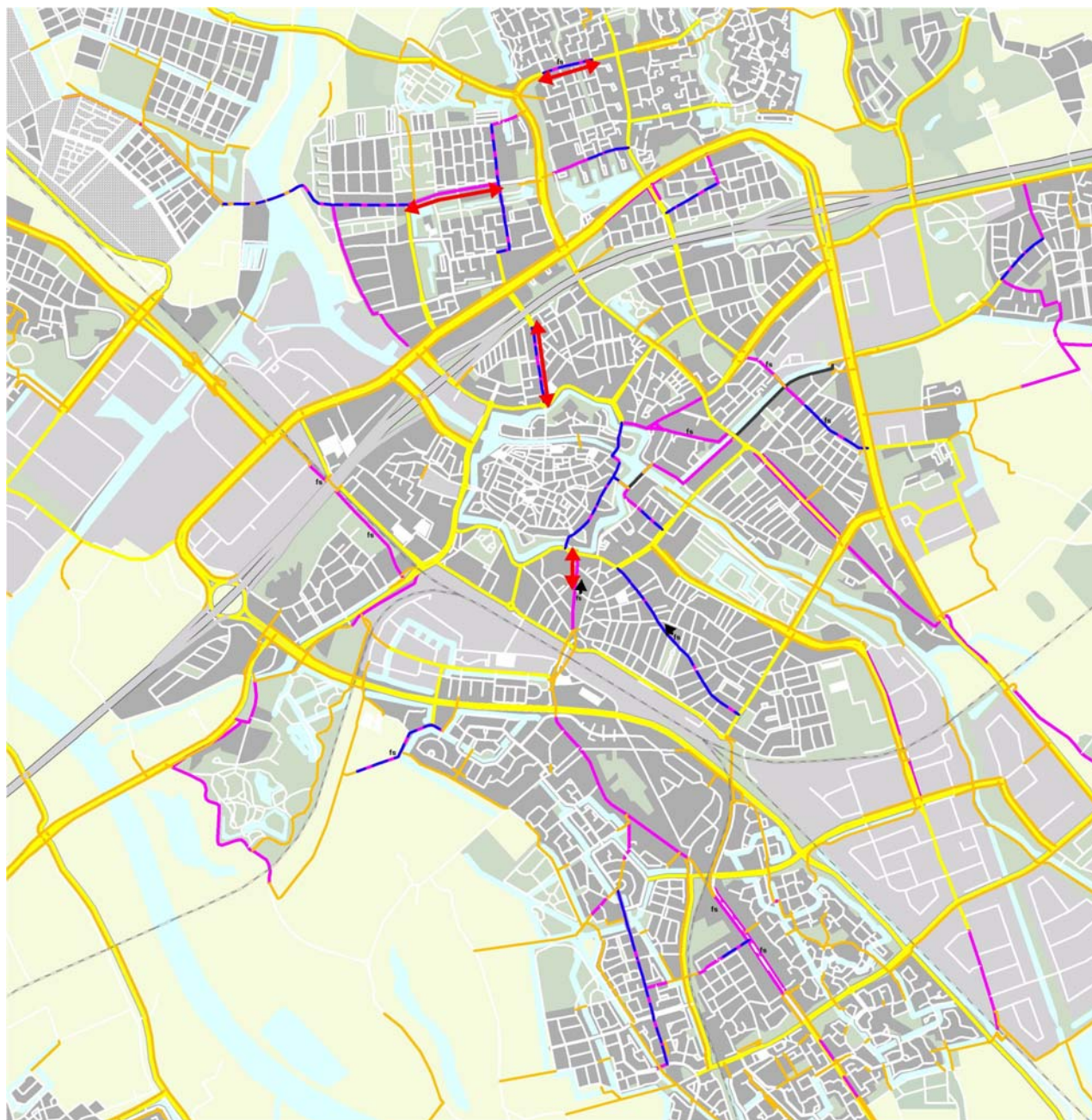
Verbetering herkenbaarheid hoofdfietsroute door aanleg fietsstraat

Huidige situatie Vondelkade



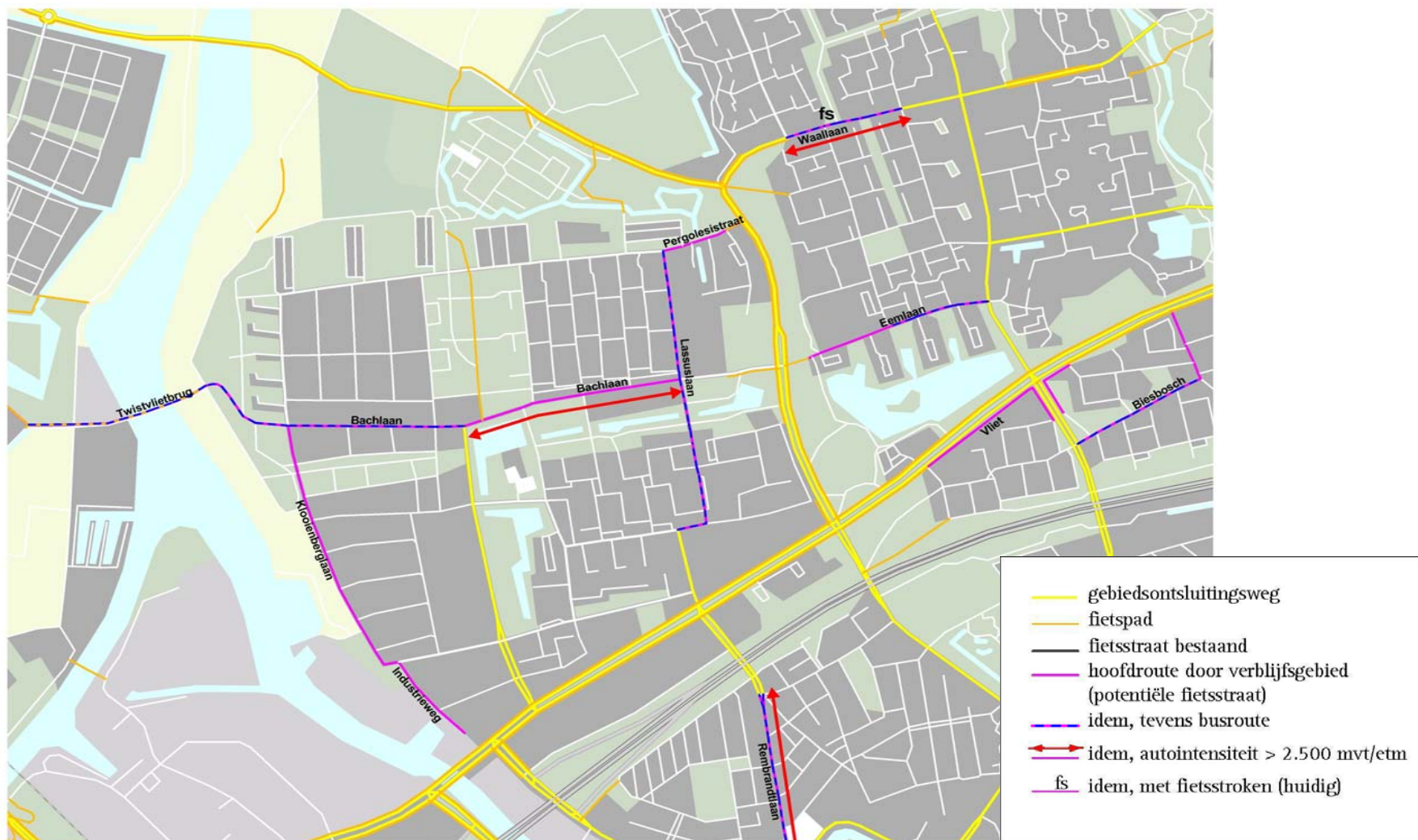
realisatie fietsstraat Vondelkade januari 2004

Profiel Vondelkade

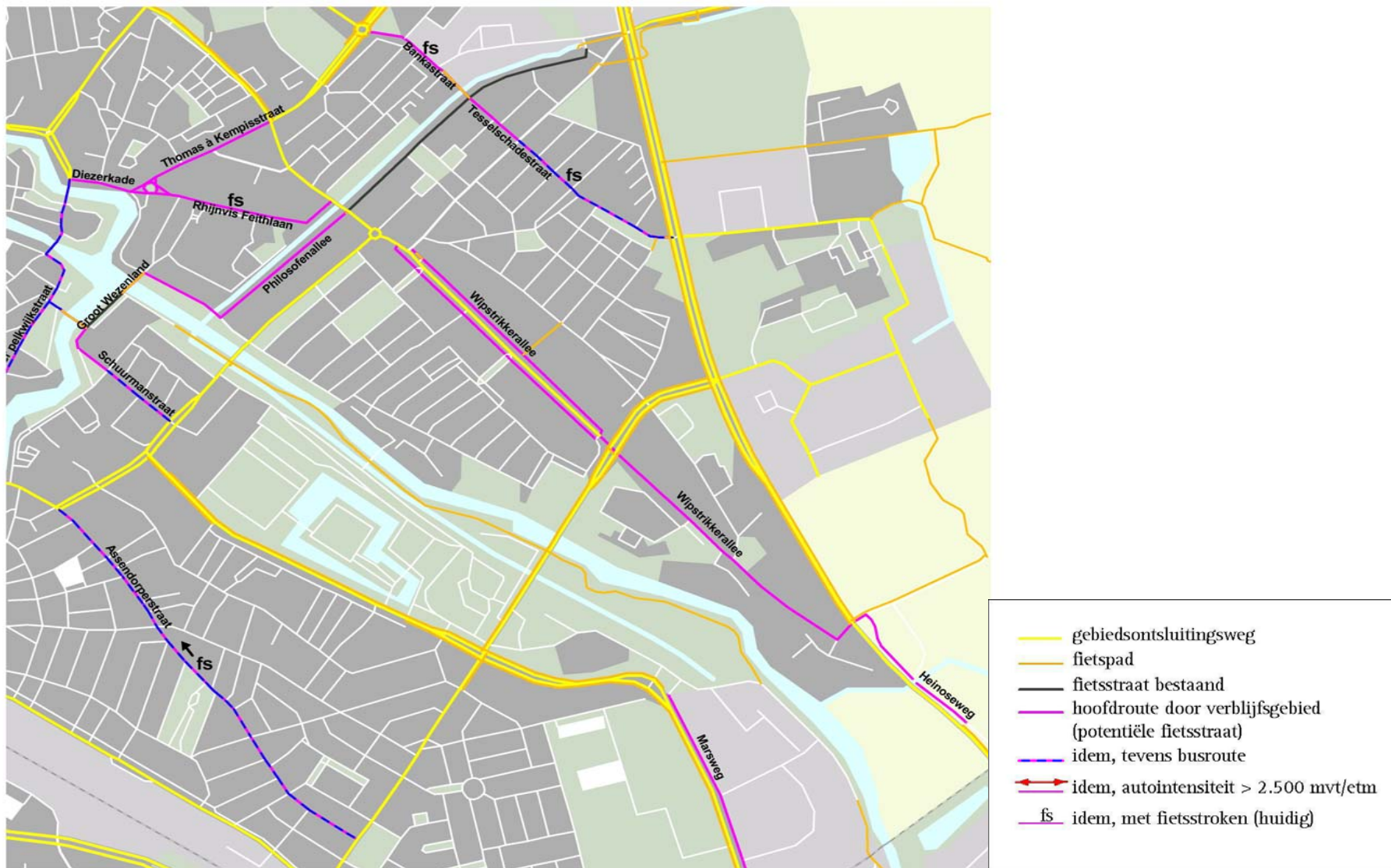


- gebiedsontsluitingsweg
- fietspad
- fietsstraat bestaand
- hoofdroute door verblijfsgebied
(potentiële fietsstraat)
- idem, tevens busroute
- ↔ idem, autointensiteit > 2.500 mvv/etm
- fs idem, met fietsstroken (huidig)

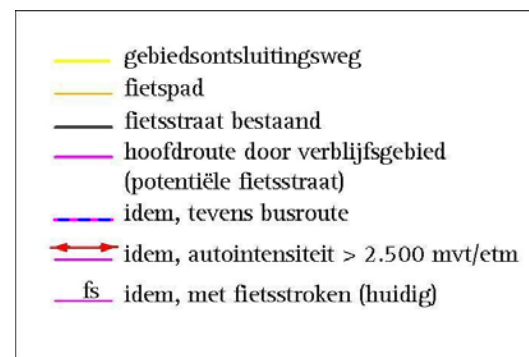
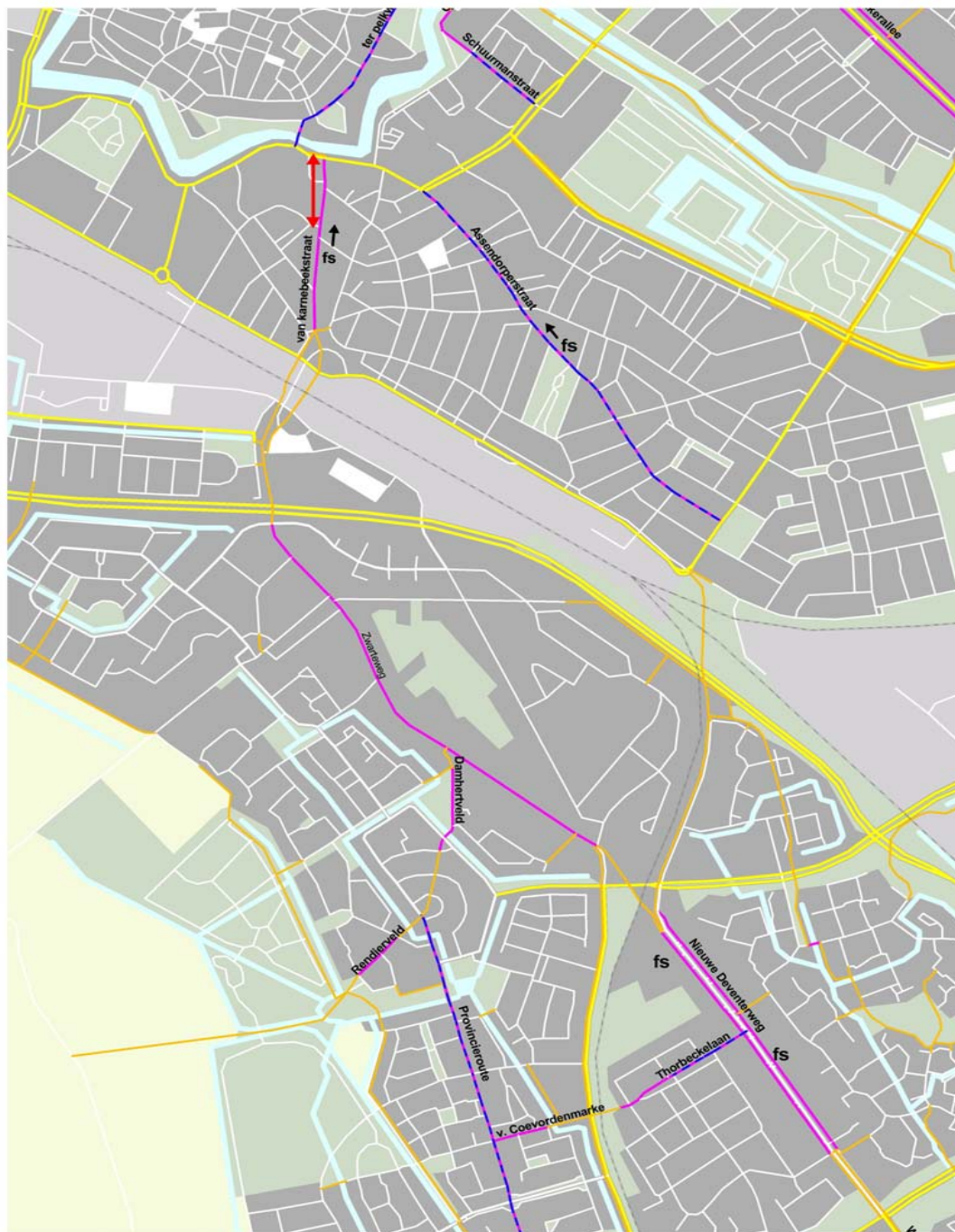
Resultaat inventarisatie



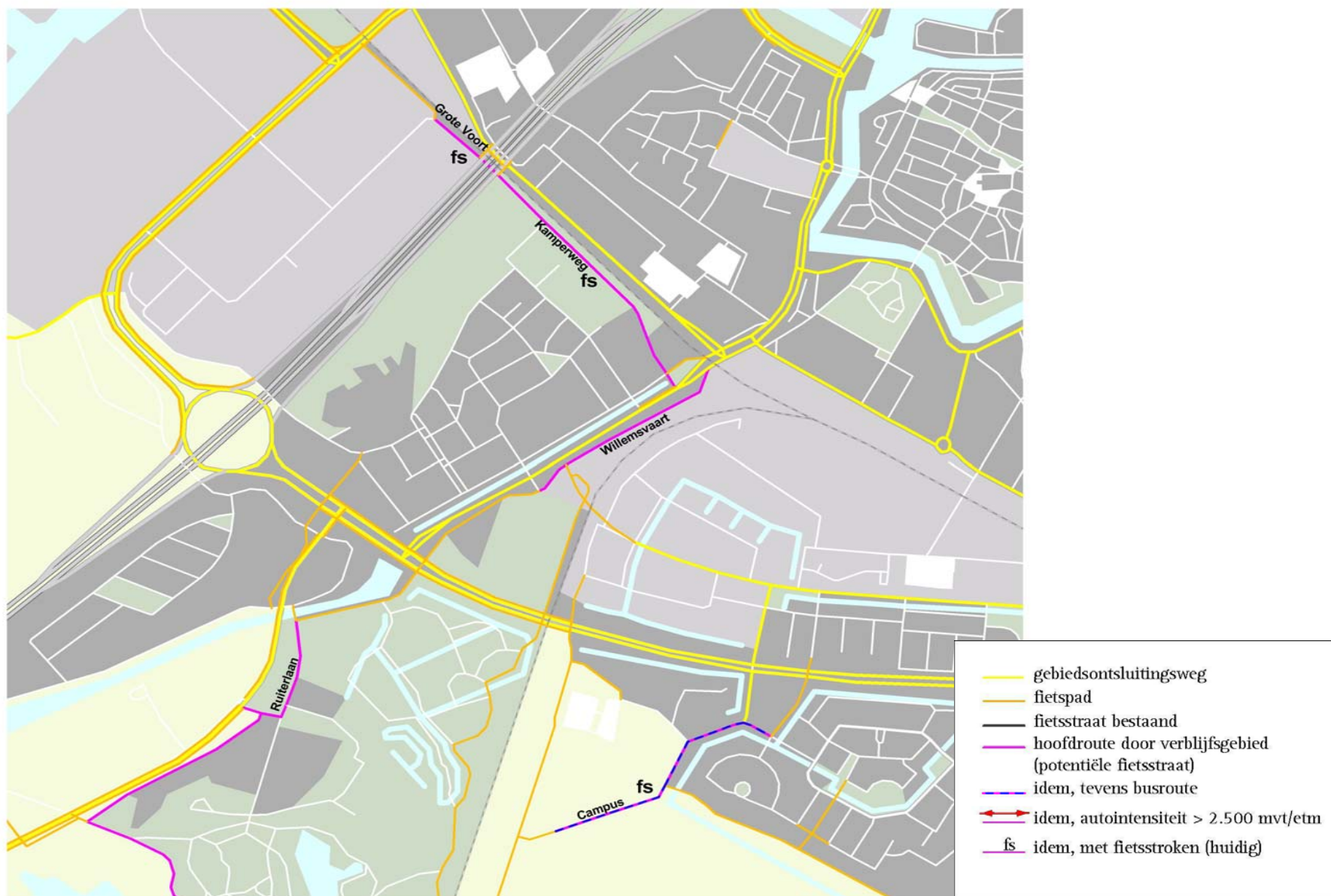
Deelkaart Zwolle Noord



Deelkaart Zwolle Oost



Deelkaart Zwolle Zuid



Deelkaart Zwolle West



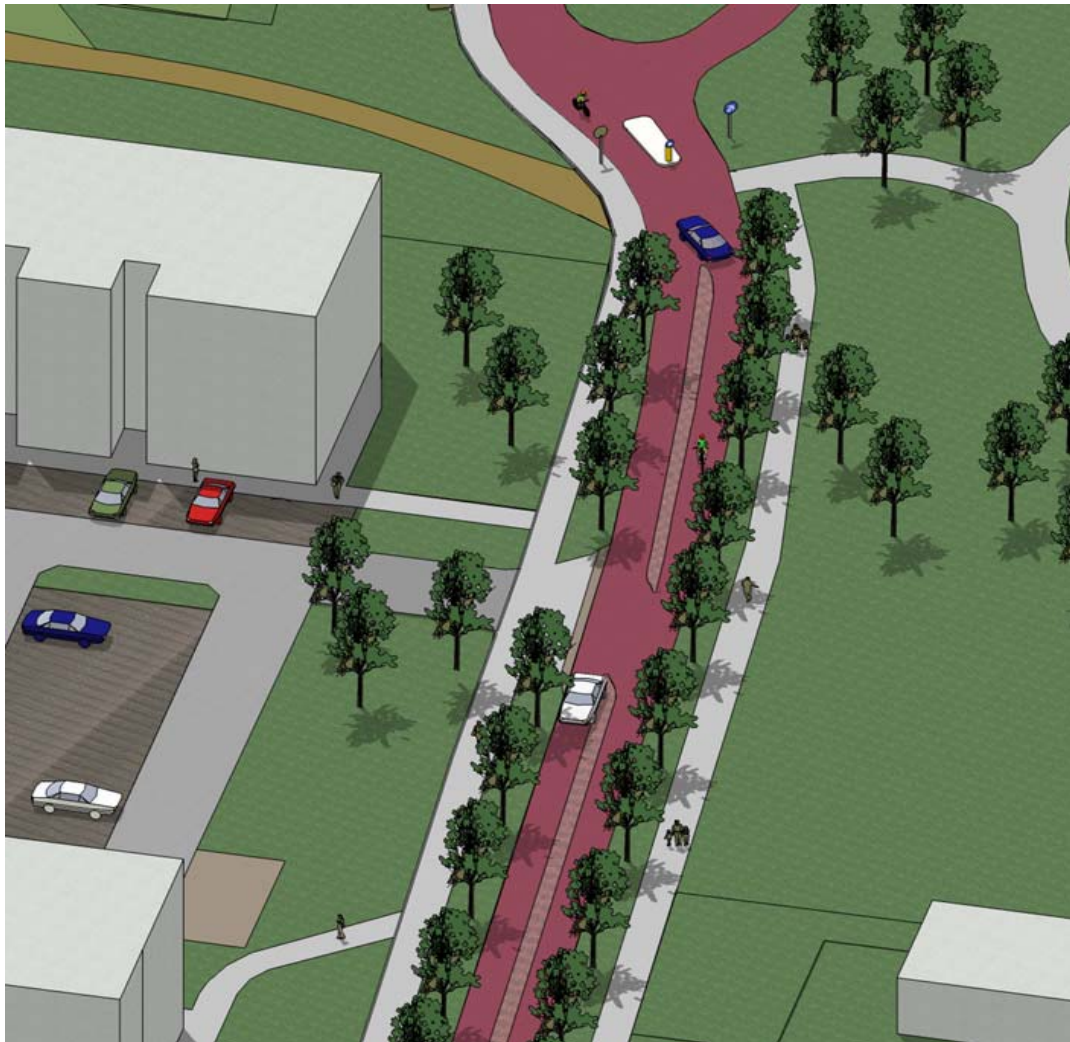
Impressie Spolderbergweg



Impressie Van Karnebeekstraat



Impressie Elandveld



Impressie Eemlaan

Vier radiale hoofdfietsroutes



Hoofdfietsroutes met fietsstraten