



Platform  
Veilig  
Fietsen

kennisplatform  
**CROW**

## ***‘Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen’***

*28 januari 2021, 13.30 – 15.20 uur, Online via Zoom*

*Beschrijving ontwerpoppaven*

Op donderdag 28 januari organiseerde ROV Oost-Nederland in samenwerking met CROW-Fietsberaad en [Platform Veilig Fietsen](#) een ontwerperscafé over het thema ‘Fietsvoorzieningen’. In totaal namen 17 personen deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8,6 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Als aftrap gaf CROW een korte toelichting op de nieuwe CROW-fietsberaadnotitie ‘Aanbevelingen voor fietsstraten buiten de bebouwde kom’. Een fietsstraat buiten de kom was een mogelijke oplossingsrichting voor de casussen.

De volgende casussen werden in twee workshoprondes behandeld:

- **Casus gemeente Hardenberg**, fietsroute De Krim – Ane
- **Casus provincie Zevenaar**, Herinrichting Babberichseweg

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

## **Casus 1:**

**- Gemeente Hardenberg -**

***Fietsroute De Krim – Ane***

## 1. Casus gemeente Hardenberg: fietsroute De Krim - Ane

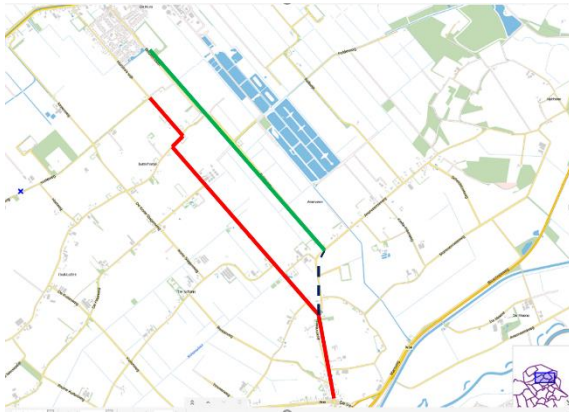
In het kader van groot onderhoud dienen een aantal wegen in het gebied tussen de kernen De Krim en Ane in de gemeente Hardenberg in 2021 aangepakt te worden. Enkele van deze wegen wil de gemeente beter en veiliger inrichten als fietsroute. Het betreft de volgende wegen:

- Beukenlaan
- Krimweg
- Aerveenseweg (tot komgrens Ane)
- Horstra's Wijk van Knappersveldweg tot Lutteresweg

Het doel is om kwalitatief goede wegen met een duidelijke inrichting voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer te creëren. De fietsroute dient daarbij aantrekkelijker te worden voor fietsers en gemotoriseerd verkeer te verleiden een andere route te nemen (Krimweg).

Begin december '20 heeft een oriënterend overleg plaats gevonden met betrokken Plaatselijk Belangen. Hierin zijn de plannen kenbaar gemaakt. De PB's zijn gevraagd mee te denken over de inrichting van de fietsroute. Medio januari heeft een vervolgoverleg plaatsgevonden. Er zijn inmiddels meerdere zienswijzen binnengekomen.

De rode draad in de reacties: géén (extra) drempels. Wel eventuele drempelmarkering.



## Oplossingsrichtingen / suggesties / opmerkingen

### Suggesties /opmerkingen:

- De gemeente Hardenberg is erg blij met de input vanuit dit café. Er zijn nieuwe oplossingsrichtingen aangedragen die tot nieuwe inzichten hebben geleid.
- Zodra er gekozen is voor een oplossingsrichting en er groot onderhoud is uitgevoerd, wil de gemeente Hardenberg tijdens een volgend ontwerperscafé een toelichting geven over het eindresultaat.
- Positief is dat de gemeente werkt vanuit een fietsnetwerk.
- De lange rechtstanden maken het lastig om de snelheid te reguleren met fysieke maatregelen. ISA zou daar in de toekomst bij kunnen helpen om de snelheid wel af te dwingen.
- SPV vraagt om een risicogestuurde aanpak/inrichting. Je wilt daarom gevaarlijke situaties voorkomen.

### Oplossingsrichtingen:

- De gemeente had het invoeren van een snelheidsregime van 30 km/h in overweging. Tijdens dit café werd vanuit de deelnemers het advies gegeven dit niet te doen, omdat deze snelheid in deze situatie moeilijk af te dwingen met fysieke maatregelen en te handhaven is.
- Een serieuze oplossingsrichting is het inrichten van een fietsstraat buiten de bebouwde kom. De CROW-fietsberaadnotitie 'Aanbevelingen voor fietsstraten buiten de bebouwde kom' kan daarbij helpen.
- De Lutheresweg (tijdelijk) af te sluiten, zodat automobilisten uit De Krim verleid worden om gebruik te maken van de Krimweg. Het is slechts een klein stukje omrijden. Tijdens de onderhoudswerkzaamheden zou een proef met de afsluiting gedaan kunnen worden. Daarbij moet wel rekening gehouden worden met landbouwers en omwonenden.
- Toepassen van een Maldense drempel, in plaats van een standaard drempel of een plateau. Voordeel is dat landbouwers niet gehinderd worden, maar dat de route voor het autoverkeer minder aantrekkelijk wordt.
- Deels op kruisingen asfalt er uit en klinkers er in. Dit zorgt voor attentieverhoging van de kruispunten en een verlaging van de snelheid. Dit zou ook deels op een van de rechtstanden gerealiseerd kunnen worden (op plekken waar geen directe aanwonenden zijn).
- Bebording en kleurgebruik. Met name op kruisingen, maar ook als gekozen wordt voor een inrichting als fietsstraat.
- Pas plaatselijke afficheborden met een boodschap toe.

## **Casus 2:**

**- Gemeente Zevenaar -**

***Herinrichting  
Babberichseweg***



## 2. Casus gemeente Zevenaar: herinrichting Babberichseweg

Het gemeentelijke gedeelte van de Babberichseweg is met de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam afgewaardeerd van een doorgaande weg tot een doodlopende weg voor het gemotoriseerde verkeer. De oorspronkelijke overweg is namelijk vervangen door een langzaam verkeerstunnel.

Deze afwaardering heeft er toe geleid dat het tracé tussen de langzaam verkeerstunnel en de aansluiting met de Didamseweg / Vondellaan heringericht moet worden tot fietsstraat. Hier heeft de Provincie Gelderland ons een subsidie voor verstrekt.

Momenteel maken er tussen de 800 en 1.000 fietsers per etmaal gebruik van de Babberichseweg. Het aantal motorvoertuigen zal na de realisatie van Woonpark-BAT en het parkeerterrein tussen de 600 en 1800 mvt per etmaal liggen.

De uitdaging van de herinrichting zit hem in de volgende vier onderdelen:



**1)** Aansluiting van nieuwbouwwijk Woonpark-BAT en parkeerterrein van het gemeentehuis en de cultuurhal op fietsstraat. De nieuwbouwwijk is in planfase, waarbij de realisatie ligt tussen minimaal 60 en maximaal 180 woningen. Het parkeerterrein heeft een capaciteit van circa 250 parkeerplaatsen.



**2)** Het tracé ligt zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Hoe om te gaan met instellen van een maximum snelheid? Waarbij het, door de lange rechtstand, een uitdaging is om de snelheid van gemotoriseerd verkeer laag te houden. Wat is o.a. een geschikte indeling qua rijloper en maximale breedte van een fietsstraat?



3) Aansluiting met parkeerterrein nabij centrum van Zevenaar. Deze aansluiting vormt tevens een belangrijke fietsverbinding met de Babberichseweg. Herinrichting waarbij de aansluiting van het parkeerterrein losgekoppeld wordt van de fietsverbinding vanaf- en richting het centrum.



4) Aansluiting van de fietsstraat op de Didamseweg / Vondellaan. Deze weg maakt onderdeel uit van de parkeerring, op dit moment rijden er tussen de 5.000 en 7.000 mvt per etmaal over de parkeerring. Het aantal fietsers ligt tussen de 1.400 en 1.500 per etmaal. De aansluiting op de fietsstraat ligt in een bocht waardoor oversteken voor fietsers onoverzichtelijk en verkeersonveilig is. Wat is op deze locatie een juiste toepassing?

### Oplossingsrichtingen / suggesties / opmerkingen

#### Suggesties /opmerkingen:

- De gemeente heeft voor ogen om te gaan voor een inrichting van de Babberichseweg als fietsstraat. Vanuit de deelnemers werd geadviseerd om dit te heroverwegen. Past het wel in op dit traject? Dit gezien de doorontwikkeling tot rondweg, het aantal mvt, de aansluiting van de woonwijk, en de breedte van het profiel.
- De gemeente worstelt met de subsidie die aan de gemeente is versterkt voor het aanleggen van een fietsstraat. Suggestie is om nog een keer het gesprek met de Provincie aan te gaan.
- Anders dan bij de meeste casussen is ruimtegebrek geen issue. Er is meer dan voldoende ruimte en dat biedt ook veel mogelijkheden voor oplossingen.
- Ook voor deze casus geldt dat de gemeente bereidt is om tijdens een volgend ontwerperscafé een terugkoppeling te geven over de oplossingsrichtingen.

#### Oplossingsrichtingen:

- Door laten lopen van een vrijliggend fietspad ten opzicht van de rijloper.
- Punt 4 aansluiting Vondellaan -Didamseweg: het uitvoeren van een rotonde met vrijliggende fietspaden en fietsoversteken met fietsers in de voorrang.
- Punt 3 Aansluiting parkeerterrein: fietsverbinding en de in-/uitrit van het parkeerterrein van elkaar los koppelen. Daarbij is het advies om de fietsers bij fietsverbinding uit de voorrang te halen ten opzichte van de fietsstraat.
- Punt 2 komgrens: Hanteren van 60km/h of 30 km/h. Dat is ook na vandaag nog een openstaand discussiepunt. Er vanuit de deelnemers geen directe oplossingsrichting aangedragen.
- Punt 2: Ter overweging: een plaatselijk smalle doorgang creëren.