

‘Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen’

11 februari 2021, 13.30 – 15.20 uur, Online via Zoom

Beschrijving ontwerpogaven

Op donderdag 11 februari 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 8,3 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Als aftrap gaf de gemeente Staphorst een korte inleiding over de vraag ‘Hoe om te gaan met de voorrang voor fietsers op een gelijkwaardig kruispunt in een verblijfsgebied?’. Zie onderstaande foto.



Vanuit de deelnemers werden de volgende suggesties gedaan:

- Als je de fietsoversteek in deze situatie in de voorrang wilt hanteren, dan moet je de oversteek verder van het kruispunt af realiseren door het fietspad verder uit te buigen.
- Het valt te overwegen om de fietsers geen voorrang te geven in deze situatie. Fietsers en het overig verkeer moeten elkaar dan altijd van rechts voorrang te geven. Dat zorgt dat voor iedere verkeersdeelnemer dezelfde verkeersregels gelden.
- Voor het autoverkeer moet welk duidelijk gemaakt worden dat het een tweezijdig fietspad betreft, bij voorkeur met markeringspijlen.

De volgende casussen werden daarna in twee workshoprondes behandeld:

- **Casus gemeente Doetinchem**, oversteek hoofdstraat Gaanderen
- **Casus provincie Staphorst**, Breedte (fiets)suggestiestroken

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

Casus 1:

- Gemeente Doetinchem -

***Fietsoversteek hoofdstraat
Gaanderen***

1. Casus gemeente Doetinchem: fietsoversteek hoofdstraat Gaanderen

Situatiebeschrijving

Het dorp Gaanderen (ca. 5.600 inwoners) wordt doorsneden door de spoorlijn Arnhem – Winterswijk. Het merendeel van de inwoners woont ten zuiden van de spoorlijn. Ten noorden van de spoorlijn ligt de multifunctionele accommodatie Gaanderen (MFA Gaanderen). Drie jaar geleden is dit school- en verenigingsgebouw in gebruik genomen en het biedt onderdak aan een basisschool (ca. 300 leerlingen) en een voetbalvereniging.

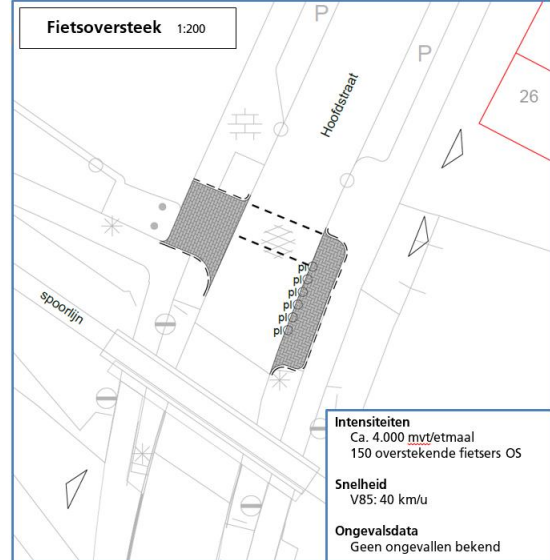
Circa 150 leerlingen en hun ouders maken dagelijks gebruik van de spoorwegovergang in de Hoofdstraat wanneer ze naar school gaan. Zij volgen de fietsroute zoals op de ‘fietsroutekaart’ met oranje is ingetekend. Dit houdt in dat zij op de route naar school, direct na de spoorwegovergang, moeten oversteken naar de andere zijde van de Hoofdstraat om daar de weg langs het spoor te bereiken. Ten tijde van de realisatie van MFA Gaanderen is kort over het spoor een opstelvak aangelegd om (jonge) fietsers de ruimte te geven om veilig te kunnen staan, wachtend op een gelegenheid om over te steken.

Het zuidelijk deel van de Hoofdstraat is een erftoegangsweg met maximumsnelheid 30 km/u. Deze eindigt kort voor het spoor. Het noordelijk deel van de Hoofdstraat is nog niet heringericht (pas over enkele jaren) en hier geldt nog een maximumsnelheid van 50 km/u.

Vraagstelling

Het opstelvak wordt goed gebruikt en over het algemeen als positief ervaren. Op drukke momenten komt het echter regelmatig voor dat er geen ruimte meer is in het opstelvak en de kinderen en eventueel hun ouders op de rijbaan moeten opstellen. Ook zal het gebruik van de fietsroute wegens uitbreiding van het MFA per komend schooljaar toenemen. Daarnaast is het zicht vanuit het opstelvak naar links op het verkeer dat vanuit het zuiden komt zeer beperkt. Kortom, aanleiding om te kijken hoe deze situatie veiliger gemaakt kan worden. Dit leidt tot onderstaande vraagstelling:

Hoe moet de weg worden ingericht om een veilige oversteek voor de (jonge) fietsers mogelijk te maken?



Oplossingsrichtingen / suggesties / opmerkingen

Suggesties /opmerkingen:

- De gemeente Doetinchem 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 Doetinchem tijdens een volgend ontwerperscafé een toelichting geven over het eindresultaat.

Oplossingsrichtingen:

- Het voetpad aan de oostzijde omzetten naar een fietspad. Dit zorgt voor een logische opstelruimte. Daarbij is het wel wenselijk om de voetgangers over te laten steken en gebruik te laten maken van het voetpad aan de westzijde.
- Realiseer een eerdere oversteek, verder van de overweg af gelegen. Bijvoorbeeld ter hoogte van de Blikslagerstraat. Daar is het ook mogelijk om een middengeleider aan te leggen.
- Breng de maximumsnelheid omlaag (verleng de 30km/h-zone). Dat zorgt voor een veiligere oversteek.
- Een alternatieve oplossing is in gesprek gaan met de school en te zorgen dat er minder kinderen de met auto naar school worden gebracht.
- Zet verkeersregelaars (ouders) in. Dat zorgt ook voor meer betrokkenheid.
- Verleg de stopstreep voor verkeer vanuit het noorden verder van de overgang af, zodat fietsers kunnen oversteken als trein aan komt.
- Begin hoogover met het analyseren van je fietsnetwerk. Als je je fietsnetwerk in detail uitwerkt, is de kans groot dat deze oversteek gaat sneuvelen.
- Een dure, maar goede oplossing is een tunnel.

Casus 2:

- Gemeente Staphorst -

***Breedte
(fiets)suggestiestroken***

2. Casus gemeente Staphorst: Breedte (fiets)suggestiestroken

Over de gewenste breedte van (fiets)suggestiestroken is al veel gezegd en geschreven. Voor de gemeente Staphorst blijft het lastig om een goede keuze te maken. Het gaat dan om erftoegangswegen type 1 met een breedte variërend tussen de 4,50 en 6,20 m1. Enerzijds is het de wens om je te conformeren aan de richtlijnen voor een minimale breedte van 1,70 m1. Anderzijds hebben de wegen in Staphorst vaak een te geringe breedte om hieraan te voldoen. Kenmerken die horen bij wegen in de gemeente Staphorst zijn: vaak gelegen in het buitengebied, lage intensiteiten, lange rechtstanden, veel grote voertuigen waaronder tractoren.

Onze vragen gaan over de breedte van suggestiestroken ook wel rijbaanindeling genoemd.

- a) met welke uitstraling van de weg informeer je de weggebruiker het beste over de gewenste snelheid ?
- b) bij welke uitstraling past de weggebruiker het best zijn snelheidsgedrag aan ?
- c) is een (fiets)suggestiestrook met een breedte tussen de 1,00 en 1,70 m1 ook een aanvaardbare veilige keuze. Zonder dat dit leidt tot meer (ernstige) fietsongevallen ?
- d) wat zou de minimale gewenste breedte moeten zijn van de rijloper voor het gemotoriseerde verkeer ?

De eenvoudigste oplossing is om wegen te verbreden zodat je kunt voldoen aan de wens van een minimale breedte van 1,70 m1. Echter dit is vaak lastig qua ruimtegebruik en niet snel en eenvoudig te realiseren. Daarnaast gaat het om hoge investeringen. De realiteit is dat de komende jaren hier onvoldoende financiële ruimte voor is.

Enkele nadelen van brede wegen zijn:

- bij geringe intensiteit is de kans op hogere snelheden hoog.
- aantrekkelijker als route voor bredere en langere voertuigen.

De mening van gemeente Staphorst over (fiets)suggestiestroken zijn:

- geven een bepaalde uitstraling aan een weg;
- geven duidelijk aan dat rekening gehouden moet worden met fietsers;
- een suggestiestrook met een breedte tussen 1,00 – 1,70 m1 wordt eerder gelinkt aan een 60 km/uur weg dan een weg met een kantmarkering.

Veel weggebruikers zijn onvoldoende bekend met de betekenis van de verschillende soorten van markering. Kantstroken worden vaak (nog) niet geassocieerd met 60 km/uur wegen.

Oosterparallelweg

J.J. Gorterlaan

Suggestiestrook

Suggestiestrook



Kantmarkering

Kantmarkering



Oplossingsrichtingen / suggesties / opmerkingen

Suggesties /opmerkingen:

- Er zijn verschillende en vooral ook diverse oplossingen aangedragen. Het blijkt ook dat er meerdere gemeenten zijn die met dit vraagstuk worstelen.
- Bij smalle suggestiestroken dwing je fietsers om meer richting de berm te fietsen.
- Er zijn twee argumenten waarom je fietssuggestiestroken in dergelijke situaties zou willen aanbrenge: of vanwege de hoge fietsintensiteit, of om de weg visueel te versmallen voor het autoverkeer om daarmee een lagere snelheid af te dwingen.

Oplossingsrichtingen:

- Nijmegen en Harderwijk geven aan eerder te kiezen voor te smalle rijlopers met goede suggestiestrook, dan andersom. Beide gemeenten hebben goede ervaringen met rode suggestiestroken.
- Vanuit Staphorst is een degelijk praktijkonderzoek naar suggestiestroken en kantstroken op ETW wenselijk. Daarbij zou je weggebruikers moeten laten rijden op wegen met inrichtingen. Wellicht dat hier via CROW mogelijkheden voor zijn.
- Breedtes laten variëren van zowel de rijloper als de suggestiestroken.
- Een drietal CROW-publicaties en een publicatie van SWOV bieden houvast bij dit vraagstuk. Dit betreft inrichtingsoplossingen die niet door markering worden geregeerd, maar zowel in de lengte- als breedterichting door de verharding.
 - Fietsberaad-Notitie '[Aanbevelingen fiets en kantstroken](#)'
 - Fietsberaad-Notitie '[Aanbevelingen voor fietsstraten buiten de bebouwde kom](#)'
 - Fietsberaad-Notitie '[Fietsers over smalle wegen buiten de bebouwde kom](#)'
 - SWOV-Publicatie '[Enkele gedragseffecten van suggestiestroken op smalle rurale wegen](#)'