

## **Verslag 'Ontwerperscafé GOW30'**

*Woensdag 29 november, 12:00 – 15:30, provincie Overijssel, Zwolle*

Op woensdag 29 november organiseerde CROW-Fietsberaad in opdracht van provincie Overijssel een ontwerperscafé GOW 30. In totaal namen 16 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8,3 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Na een woord van welkom door Marco Wigbers (provincie Overijssel), gaf Stan Wolters (CROW) een korte toelichting op de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30. Hij besprak de aandachtspunten en de vervolgstappen in de ontwikkelingen rondom GOW30.

Vervolgens gaven Rens Haverslag en Patrick Drent (gemeente Enschede) een terugkoppeling van het vorige ontwerperscafé. Tijdens het ontwerperscafé van 5 oktober in Overijssel is hun casus van de Geesinkweg in Enschede behandeld. Tijdens het kenniscafé van 29 november gaven zij een toelichting op de genomen stappen naar aanleiding van het ontwerperscafé van 5 oktober. Er zijn vier varianten met mogelijke aanpassingen uitgewerkt. Mooi om te zien dat het ontwerperscafé heeft bijgedragen aan de mogelijke oplossingen.

Hierna volgde een korte toelichting op de casussen die vervolgens in twee workshoprondes werden behandeld:

- **Casus gemeente Rijssen-Holten**, Enterstraat
- **Casus gemeente Hengelo**, Beukweg

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

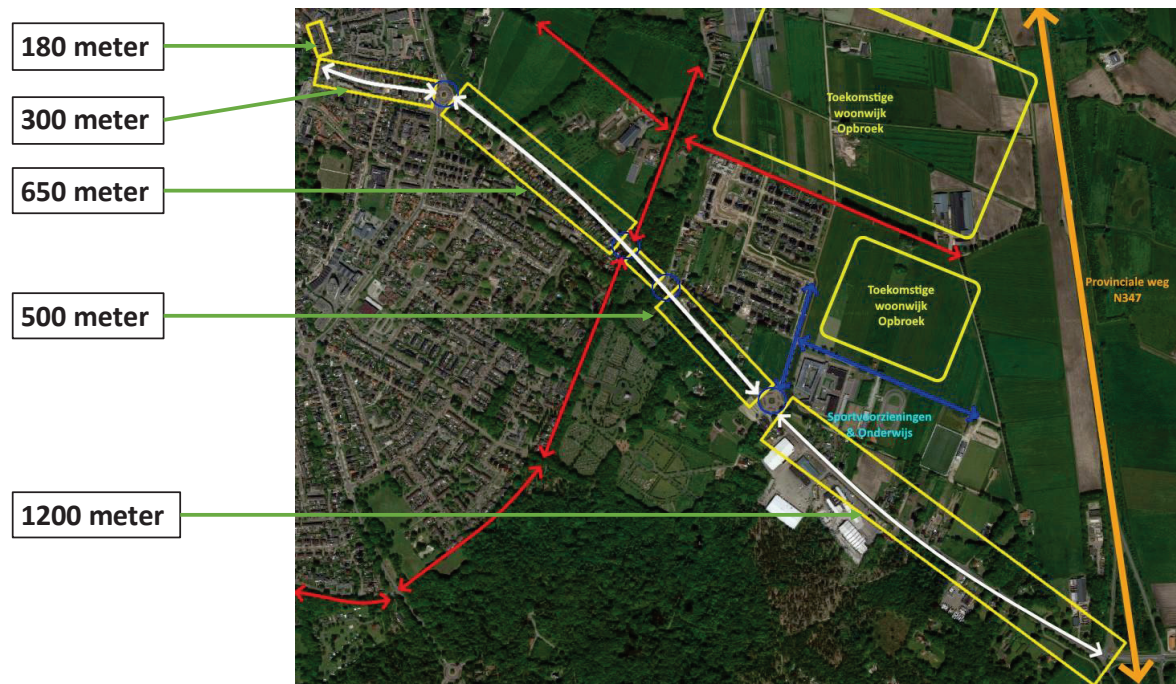
**Casus 1:**

**- Gemeente Rijssen-Holten -**

***Enterstraat***

### Casus: Enterstraat

De Enterstraat is een belangrijke ontsluitingsweg voor Rijssen. Vanaf de A1 is er veel verkeer over de Enterstraat Rijssen in. Zo'n 11000 mvt/etm en 1200 fietsers. Richting het centrum zijn dat 2900 fietsers per etmaal. De hele weg is nu nog 50km/u. Ongevallen gebeuren vooral op de kruisingen. Er rijdt één keer per uur een bus. Er is veel sluipverkeer dat liever de Enterweg richting en door het centrum meent in plaats van de Provincialeweg N347.



### Uitgangspunten

- Veel verkeer vanaf de A1
- Aansluiting op een N-weg
- Veel bouwverkeer vanwege de twee nieuwe wijken die ontwikkeld worden
- Het gedeelte richting het centrum krijgt al echt een stads karakter met meer verschillende verkeersdeelnemers. Daar willen we voornamelijk afwaarderen.

### Vragen vanuit de casushouder:

1. Hoe realiseren wij een GOW 30 (moet je overal GOW30 realiseren)?
2. Wat te doen met fietsers (losliggende fietspaden/oversteekplaatsen)?
3. Wat te doen met de oversteekplaatsen?

### Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

- Werk met banden
- Laat je fietspaden waar ze nu zijn of zorg je voor een andere ontsluiting?
- Wordt de nieuwe wijk aangesloten op de bestaande ontsluiting naar de school?
- Haal op veel plekken de snelheid omlaag

- Er is veel groen, weinig bebouwing. Het is al een uitdaging om mensen aan de 50 te houden, voldoet de weg wel aan een 50 weg? Het wordt op veel plekken lastig om er een 30 van te maken.
- Als de fietsoversteekplaats belangrijk en veilig wilt maken, zorg dan dat de naderingssnelheid lager is dan 50 km/u.

## **Casus 2:**

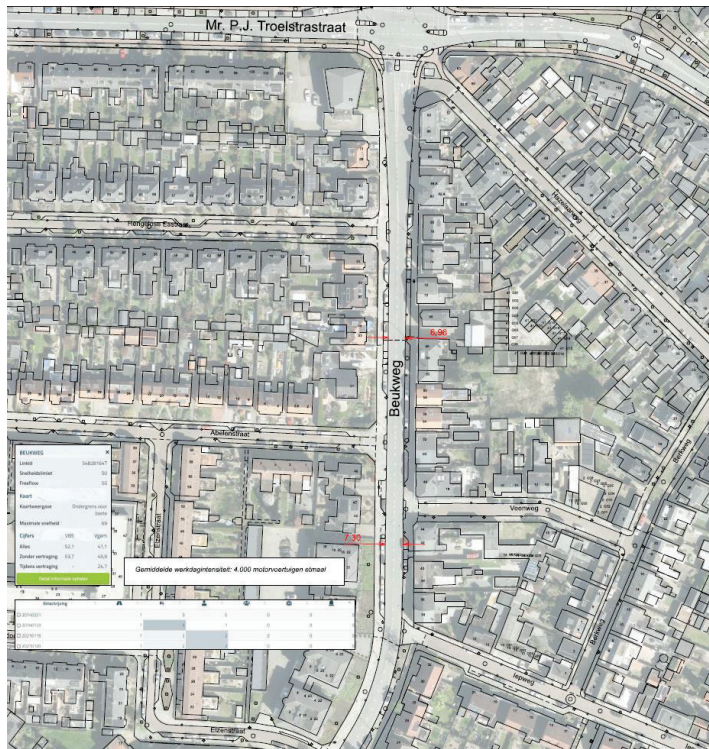
**- Gemeente Hengelo -**

***Beukweg***

### Casus: Beukweg

Er wordt een verkenning gedaan naar het versterken van duurzame verplaatsing met STOMP als basisprincipe. De auto staat niet langer centraal. Binnen de wijkring gaan we naar 30 km/u waar mogelijk, en alleen nog 50km/u als het niet anders kan.

De Beukweg is een weg waar auto's, hulpdiensten, de bus en veel fietsers rijden. Er is veel bestemmingsverkeer. De Beukweg is een onderdeel van de stadsfietsroute. De weg licht binnen de wijkring en is dus onderdeel van de verkenning. Overdag is ligt de gemiddelde snelheid iets boven de toegestane 50 km/u. In de avond ligt de snelheid gemiddeld veel hoger, 60+ tot wel 100 km/u.



### Uitgangspunten

- De Beukweg is nu een GOW50
- 4000 mvt/etm
- 7 meter asfalt, dubbele asmarking.
- Naast auto's, de bus en fietsers maken de hulpdiensten ook gebruik van deze weg.

### Vragen vanuit de casushouder:

1. Wat zijn jullie ideeën en voorstellen voor de verkenning op deze weg naar het versterken van duurzame verplaatsing volgens het STOMP principe?

### Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

- Grijs en harde weg, zorg voor vergroening door bijvoorbeeld groene versprongen
- Fietsstroken van minimaal 2 meter, eventueel asmarkering eraf

- Middenas vervangen door overrijdbare strook. Dat wordt in combinatie met fietsstroken wel lastig.
- Centrumring valt ook binnen de GOW30 scope. Dus twee wegen die op elkaar aansluiten in GOW30 maar wel echt ander gebruik en intensiteit.
- Bebording; alle zijstraten zijn zone30, inclusief een bord. Daarom kan de Beukweg geen zone30 worden, want hij is compleet anders dan de zijstraten. Maar als je de Beukweg 30 maakt, wordt het onduidelijk omdat de zijstraten zone 30 zijn. Je wilt ook geen bordenwoud. Optie: herhaling borden, alle wegen 30km/u met herhaling.  
Maar: als het 30 gebied te groot is, weet je niet meer of je nou wel of niet meer in de 30 zone bent.  
Maar: in een zone30 gebied is geen voorrang e.d. geregeld. En als je de zone30 uitrijdt, is het logisch dat je vanaf dan 50 mag. Het is dan vreemd en onduidelijk als je direct weer op een 30 weg komt.
- Er zou direct een GOW30 ingericht moeten worden. Het is voor fietsers een zeer gevaarlijke weg.