



'Ontwerperscafé Regio's Twente en Achterhoek'

13 juni 2019, 13.00 – 16.30 uur, WTC Hengelo

Verslag

Op donderdag 13 juni organiseerde het ROV Oost-Nederland in samenwerking met CROW-Fietsberaad een ontwerperscafé. In totaal namen 21 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 7,9 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

De volgende casussen zullen worden behandeld:

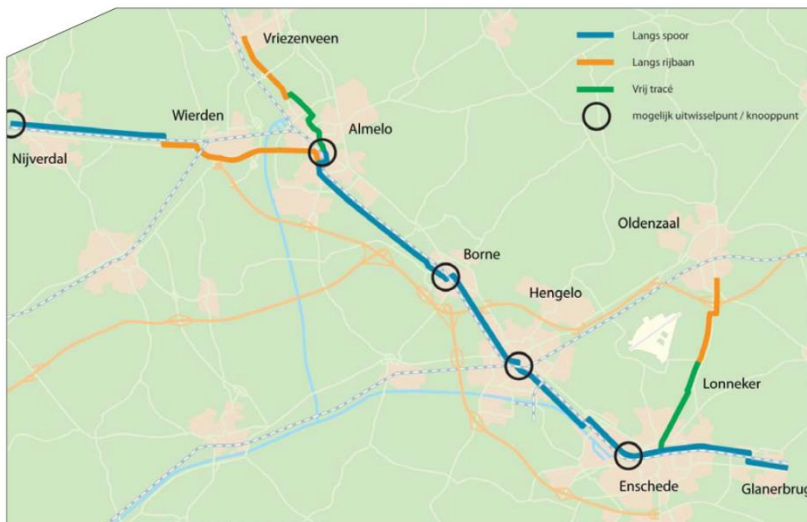
- **Casus gemeente Borne**, de F35 en de passage bij de Azelosestraat
- **Casus gemeente Lochem**, traverse in Eefde
- **Casus gemeente Almelo**, herinrichting Oostmarsumsestraat

Op de volgende pagina's is aanvullende informatie te vinden over de ontwerpogaven en zijn de oplossingsrichtingen en suggesties bij de cases vermeld.

Casus gemeente Borne – de F35 en de passage bij de Azelosestraat

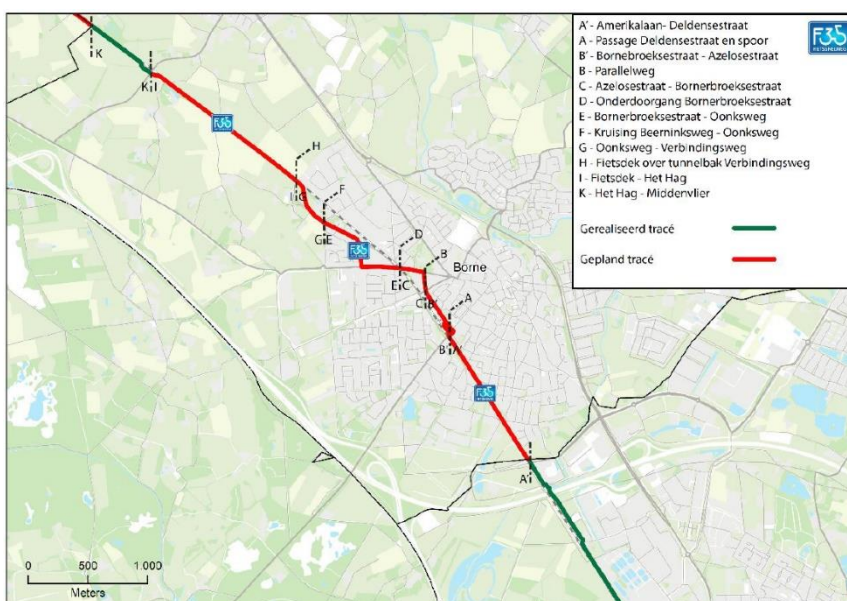
Het tracé zoals die nu in het Masterplan staat is weergegeven in onderstaande tekening. De F35 komt aan de noord kant vanuit Hengelo binnen en gaat aan de zuidkant door naar Almelo.

Inmiddels heeft Almelo aangegeven toch aan de noordkant binnen te willen komen met als uitdaging toch nog een keer te switchen van kantspoor.



Figuur 1; tracé F35 in Masterplan

In Borne is de F35 vanaf Hengelo direct langs het spoor tot aan de Deldensestraat aangelegd. De F35 komt uit op de Ovonde en gaat daarna via de Parallelweg voor het station langs richting Almelo. Vanaf de Parallelweg in Borne is de F35 nog een mooie uitdaging. Kijken we naar het tracé in Borne dan zien we dat de F35 gedeeltelijk als fietsstraat naar Almelo door gaat.



Figuur 2; tracé in Borne uit gedetailleerde uitwerking

De eerste uitdaging vanaf de Parallelweg is het oversteken van de Azelosestraat. Kijken we naar de luchtfoto van de huidige situatie dan kunnen we nog goed zien dat hier voorheen een VRI aanwezig was. De Molenstraat aan de noordkant is na 200 meter een éénrichting weg waarbij je van af de Azelosestraat niet meer in mag.



Figuur 3; luchtfoto huidige situatie, Azelosestraat van links naar rechts, vanaf de zuidkant de Parallelweg en noordkant de Molenstraat.

In de huidige uitwerking staat dit geschreven;

6.2.4 Tracédeel B Passage Azelosestraat

De kruising met de Azelosestraat wordt heringericht om in de middenberm tussen de rijstroken voldoende opstelplaatsen te hebben voor de wachtende fietsen. Tussen de overweg en de aansluiting met de Parallelweg/Molenstraat is er nu al slechts één rijbaan beschikbaar voor de drie rijrichtingen, het oude opstelvak is al afgezet. In de nieuwe inrichting wordt het afgezette deel ingericht als middenberm met opstelruimte voor fietsers. Het noordelijk deel zal iets opschuiven ten opzichte van de huidige situatie om hier ook een voldoende brede middenberm te kunnen realiseren.

Passage Azelosestraat



Figuur 4; Azelosestraat in Borne uit gedetailleerde uitwerking

De huidige vraag aan het ontwerp atelier is hoe de F35 veilig en vlot over de Azelosestraat kan?

De intensiteit op de Azelosestraat (spoorwegovergang) is ca. 9.000 mvt per etmaal, 1000 fietsers en 600 voetgangers. De intensiteit op de Parallelweg (voor station) is ca. 7.500 mvt per etmaal, 600 fietsers en 300 voetgangers. Vanuit de Molenstraat komen ca. 1250 mvt per etmaal, er gaan ca. 250 mvt de Molenstraat in (na 200 meter is de Molenstraat een éénrichting weg en alleen de appartementen zijn te bereiken vanuit de Azelosestraat).

Een van de uitgangspunten van de F35 is dat deze zo veel mogelijk in de voorrang zou moeten komen. Omdat we hier echter dicht bij een spoorwegovergang liggen en de intensiteiten op de Azelosestraat hoog zijn is het vooralsnog niet wenselijk om de F35 in de voorrang te zetten.

Oplossingsrichtingen

Uit alle 3 workshoprondes kwam min of meer dezelfde suggestie, namelijk een voorrangspein waarbij fietsers midden op kunnen oversteken. Overige suggesties:

- Ten zuiden van het kruispunt is niet echt sprake van goede fietsvoorzieningen (smalle fietsstroken): probeer hier ook een oplossing voor te vinden.
- Omdat er mogelijk in de toekomst een onderdoorgang komt bij het spoor, kijk dan ook goed naar de kosten/baten van de investering op de korte termijn.
- Verken mogelijkheden voor een fietsbrug (circulair, zodat materiaal later hergebruikt kan worden).
- Wellicht is een VRI denkbaar met voldoende groen voor de fietsers (al zal dat lastig worden gezien de spoorwegovergang).

Casus gemeente Lochem – traverse in Eefde

Met de komst van de nieuwe rondweg om Eefde (N348) kon de oude provinciale weg, die dwars door de kern Eefde liep worden afgewaardeerd naar een erftoegangsweg. Het project, genaamd "Traverse Eefde" diende in 3 fasen te worden gerealiseerd, te weten noord, midden en zuid. De delen noord en midden zijn inmiddels gerealiseerd en komende jaar is het gedeelte zuid aan de beurt.

Dit gedeelte, gelegen tussen de Schoolstraat en de Rustoordlaan zal er anders uit gaan zien dan de vorige delen. Het gedeelte zuid blijft een weg met een maximum snelheid van 50 km/h en een in twee richtingen bereden fietspad aan de oostzijde van de weg.

Probleem

Met de realisatie van het gedeelte noord is reeds een fietsoversteek gemaakt op het kruispunt Dr. Van de Hoevelaan / Schoolstraat / Zutphenseweg. Deze oversteek wordt door de bewoners van Eefde en de gebruikers van de weg als onveilig ervaren. Nu de weg toch moet worden aangepakt is dit de kans om het kruispunt opnieuw in te richten.

Het probleem is dat fietsers vanaf het fietspad langs de Dr. Van de Hoevelaan de Zutphenseweg op moeten rijden. De oversteek ligt in een bocht en is moeilijk te overzien. Fietsers komende vanuit de 30 km/h zone (Zutphenseweg) die naar het Spijkpad willen maken nu oneigenlijk gebruik van de weg en volgen de voor hen makkelijkste weg. Zie hieronder een schematische weergave van de fietsbewegingen die rond het kruispunt plaatsvinden.





Oplossingsrichtingen

Tijdens de workshoprondes zijn verschillende oplossingsrichtingen aangedragen, welke vaak op hetzelfde neer kwamen:

- Breng de 30 km/h zone terug en hef het tweerichtingsfietspad op.
- Zorg hierbij voor een inrichting dat het verblijfskarakter benadrukt (klinkers).
- Verplaats de fietsoversteek meer naar het zuiden, zodat fietsers eerder op de rijbaan komen te rijden.

Casus gemeente Almelo – herinrichting Ootmarsumsestraat

De Ootmarsumsestraat is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) in het noordoosten van Almelo met een etmaal-intensiteit van ca. 5.700 motorvoertuigen (VMK-prognose uit 2012 voor het jaar 2020, dus een zekere correctie is op zijn plaats). O.b.v. tellingen uit 2018 zijn er op dit traject ca. 2.300 tweewielers (van fiets tot bromfiets) per etmaal. Het fietsaandeel zal dus ongeveer een derde zijn van alle voertuigen.

De Ootmarsumsestraat is ook onderdeel van het stedelijke hoofdfietsnetwerk. De lengte van de straat bedraagt ca. 1,5 kilometer, met een menging van woningen en winkels (veel klanten zijn passanten) in een groot deel van de straat. Met het oog op de gemengde functie is er ongeveer 20 jaar geleden een profiel neergelegd met acht *zebra's* met midden-steunpunt en naar één zijde "uitgebogen". Er bevinden zich twee buslijnen op de Ootmarsumsestraat, beide met een halfuursdienst. Volgens de BLICQ-methode van VIA staat deze weg op de 5^e plek van VOC-locaties in Almelo (7x schade, 4x gewond, 0 doden). Bij Beheer zijn er vooralsnog geen plannen voor groot onderhoud op de Ootmarsumsestraat. Het huidige rijbaanprofiel heeft een breedte van 8 meter: suggestiestroken van 1,50 meter en een rijbaan van 5,00 meter.

De vraag voor het ontwerperscafé is hoe we op deze locatie een comfortabele en verkeersveilige inrichting kunnen bewerkstelligen voor alle weggebruikers?

Oplossingsrichtingen

- Deel het traject op in 3 delen. Twee aanloopstukken en een centrum/winkeldeel
- Winkeldeel = plateau en qua indeling soort van shared space/winkelgebied/verblijfskarakter
- De aanloopdelen = toch andere indeling, denk aan VOP vervangen voor drempels i.c.m. bushaltes. Pas brede fietsstroken toe of wellicht een fietsstraatinrichting.
- Verken mogelijkheden m.b.t. het OV: is kleiner materieel mogelijk? Of zijn andere routes bespreekbaar?
- Belangrijk hierbij is een gedegen (passanten)onderzoek (herkomst en bestemming). Een dergelijk onderzoek kan wellicht iets zeggen of bv. een harde knip mogelijk is.
- Kies een goed uitgangspunt, eventueel per deel verschillend en hou daaraan vast.

→ 15 jaar geleden is er op dit wegvak voor alle verkeersdeelnemers een suboptimale keuze gemaakt, dus durf nu een keuze te maken waardoor er optimale keuzes gemaakt kunnen worden (ook al zorgt dat ervoor dat er 1 modaliteit teleurgesteld moet worden)