

## **‘Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen**

26 april 2022, 13.00 – 16.00 uur, Provinciehuis Gelderland te Arnhem

Verslag

Op dinsdag 26 april organiseerde de Provincie Gelderland in samenwerking met CROW-Fietsberaad een ontwerperscafé. In totaal namen 10 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8,0 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Als aftrap gaf Mark van Gulp van CROW een korte inleiding over actuele CROW-projecten op het gebied van fietsinfrastructuur. De volgende projecten zijn toegelicht:

- [Markering op fietspaden](#) – project gereed
- [Platform Veilig Fietsen](#) – website waarop allerlei kennis op het gebied van fietsveiligheid is te vinden. De website fungeert als een etalage voor de website van CROW-fietsberaad.
- [Actualisatie Breedte van fietspaden](#) – project gereed
- Ontwerprichtlijnen fietsrotondes – project onlangs gestart
- Voorrangsregeling Fietsers & Voetgangers bij geregelde kruispunten – project start binnenkort
- Ontwerpaanbevelingen GOW 30km/h – project onlangs gestart
- Actualisatie Ontwerpwijzer Fietsverkeer – project start in 2023

Na de inleiding werden de volgende casussen in twee workshoprondes behandeld:

- **Casus gemeente Lingewaard**, project reconstructie Gochsestraat te Huissen
- **Casus gemeente Voorst**, project tunnel Lage Worp te Steenenkamer

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 Lingewaard -**

***Gochsestraat te Huissen***

### Casus: Gochsestraat te Huissen - gemeente Lingewaard

Een aantal jaar geleden is geconcludeerd dat de riolering in de Gochsestraat aan vervanging toe is. Dit is voor de verkeerskundigen van de gemeente Lingewaard aanleiding geweest om kritisch naar de bestaande weginrichting te kijken én dan met name de positie van de fietser. Hier komen we later in het document op terug.

De Gochsestraat



De Gochsestraat (gelegen in de gele cirkel) is een belangrijke schakel in het wegennet van Huissen. Dit komt door de vele functies van de Gochsestraat. Het is een belangrijke ontsluitingsroute voor de bestaande woonwijken en nog te ontwikkelen woonwijken van Plan Driegaarden (één van de versnellingslocatie uit de Woondeal), een belangrijke fietsroute (doorfietsroute en schoolfietsroute) én heeft een verblijfsfunctie (wonen en bedrijven). Ook maakt buslijn 33 gebruik van de Gochsestraat om zoveel mogelijk inwoners te bedienen. Dit wordt met de komst van een nieuwe woonwijk des te belangrijker.

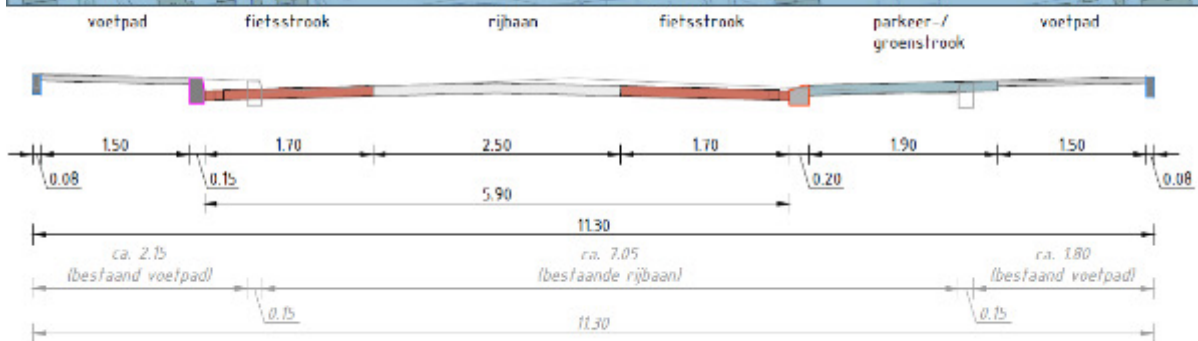
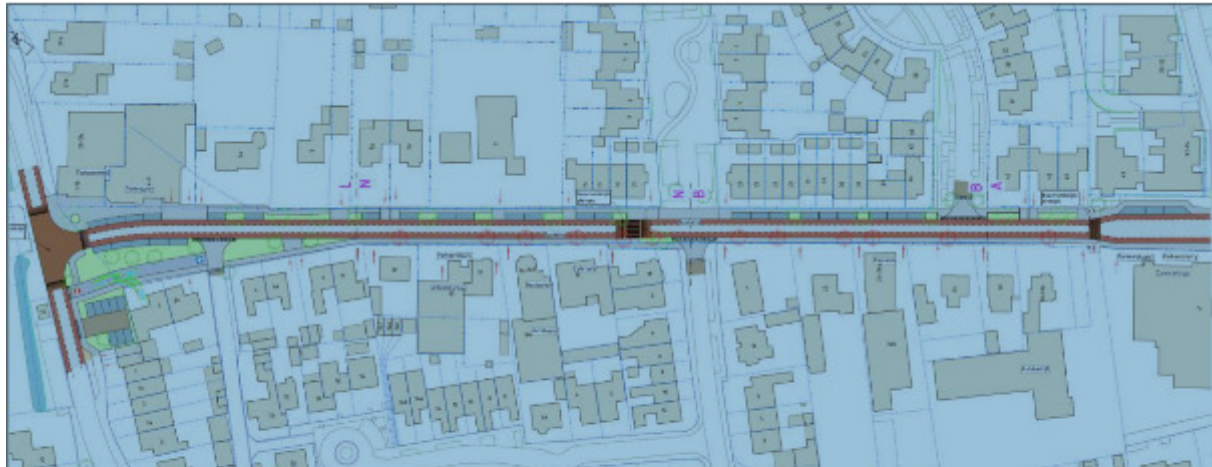


Mede vanwege de nog te ontwikkelen woonwijken was de Gochsestraat in het wegcategoriseringsplan van de gemeente gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Door de beperkte ruimte en de dubbelfunctie is het niet mogelijk om de Gochsestraat conform de richtlijnen van een GOW50 in te richten. Het in 2021 uitgevoerde verkeersonderzoek <sup>2</sup> horende bij het woningbouwplan <sup>3</sup> toont aan dat een lagere wegcategorie passend is. In de toekomst gaan naar verwachting circa 4.400 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de Gochsestraat. Zodoende heeft de gemeenteraad in 2021 besloten om de wegcategorie voor de Gochsestraat en Huismanstraat (deze ligt ten noorden en sluit aan op de Gochsestraat) aan te passen naar erftoegangsweg type I.

Juist de zogenoemde 'grijze wegen' vallen bij de gemeente Lingewaard onder de wegcategorie erftoegangsweg type I. Dit is ook precies de wegcategorie waar landelijk veel discussie over is. In onze ogen sluit deze wegcategorie aan bij de nieuwe wegcategorie GOW30. Helaas is het nog niet bekend welke inrichtingskenmerken daarbij horen. Dit terwijl gemeenten de komende jaren al diverse wegen moeten gaan aanpakken. In veel gevallen is het dus niet mogelijk om de landelijke discussie af te wachten. Echter is de weginrichting die nu wordt gekozen maatgevend bij volgende reconstructies van erftoegangswegen type I. (o.a. Huismanstraat en Bredestraat)

De gemeente Lingewaard is in overleg met een adviesbureau tot onderstaand wegontwerp gekomen. Helaas wordt niet volledig voldaan aan de CROW-richtlijnen uit het ASVV. Hierdoor ontstaat er wrijving met bijvoorbeeld een busmaatschappij en de provincie die ten behoeve van de bus een

rijbaanbreedte eisen van minimaal 6,50 meter. Daarmee blijft er nog minder ruimte over voor bijvoorbeeld de voetganger, een parkeerstrook en een groenstructuur. Het gevolg kan zijn een toename in de gereden snelheid.



Principe doorsnede  
Schaal 1:50

Tijdens het ontwerperscafé heeft de gemeente Lingewaard de dilemma's verder toegelicht om antwoord te krijgen op vragen, zoals: Waar kunnen we nog concessies doen? Hoe moet het wegontwerp van een GOW30 er volgens ons uit gaan zien? Hoe dwingen we de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur af? Dit alles om tot een goed wegontwerp te komen, waarbij met name de positie van de fietser goed is meegenomen en de buslijn 33 niet verdwijnt.

## **Oplossingsrichtingen**

Tijdens de workshoprondes zijn verschillende oplossingsrichtingen aangedragen.

### Algemeen

- Veel gemeenten en instanties worstelen met de landelijke discussie 50-30 kilometer per uur.
- Bij de GOW30 is de ruimte voor fietsers en voetgangers erg belangrijk. Bij een (te) smal wegprofiel gaan we al snel het trottoir smaller maken om ruimte te winnen. Dit is onjuist.
- De busmaatschappij eist standaard een rijbaanbreedte van 6,5m. Dit terwijl deze ruimte op de wegen met een dubbelfunctie vaak niet beschikbaar is.

### Algemeen casus

- De Gochsestraat heeft veel functies en een beperkte breedte.
- Het is niet mogelijk om aan alle richtlijnen te voldoen. Desondanks is men positief over het getoonde ontwerp.
  - o Rijbaanbreedte van 5.90m is voldoende breed om twee vrachtwagens elkaar met matige snelheid te laten passeren. Het breder maken van de rijbaan zorgt voor een minder geloofwaardige 30 km/uur.
  - o Fietsstroken van 1.70 zijn voldoende breed. Hierdoor blijft er in het midden een geloofwaardige rijstrook over van 2.5m. Hierdoor hebben alle weggebruikers (een soort van) positie op de weg.
  - o De busmaatschappij zal gelet op de 50-30 discussie in de toekomst vaker te maken krijgen met een smaller profiel.
- Men is positief over het aanleggen van de kruispuntvlakken in een afwijkende kleur asfalt. Dit om de attentiewaarde te verhogen.
- Men is positief over het verhoogde plateau in een afwijkende kleur asfalt ter hoogte van de zebra.
- De groene inrichting van een weg kan helpen om de weg geloofwaardiger te maken, ondanks bepaalde keuzes (zoals asfalt i.p.v. elementen)
  
- Tijdens het ontwerperscafé hebben we per groep ook opmerkingen ontvangen:

### Groep 1:

- Een smaller trottoir aan één zijde van de weg en een breder trottoir aan de andere zijde. Hiermee win je wellicht ruimte voor het breder maken van de weg of de parkeer-/groenstrook.
- Combineer het smaller maken van het trottoir met een as-verspringing in het midden van de Gochsestraat.
- In de gemeente Nijmegen ligt de Waterstraat. Dit is een voorbeeld van een GOW30, zoals Nijmegen deze heeft toegepast. Op dit moment zijn de resultaten nog niet bekend.
- Attentiewaarde verhogen op kruispunten: Op de Waterstraat is ook gewerkt met een afwijkende kleur asfalt ter hoogte van de kruispuntvlakken. Ondanks de afwijkende kleur van het asfalt blijft de zebra goed zichtbaar.
- Bekijk of het mogelijk is om ter hoogte van de zebra gefaseerd over te steken door bijvoorbeeld een uitbuiging. Dit dient zowel als snelheidsremmer en het verhoogd de oversteekbaarheid wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Groep 2:

- Het trottoir moet niet op hetzelfde niveau worden aangelegd als de parkeerstrook. Het risico is groot dat er dan geparkeerd gaat worden op het trottoir. Het advies is het trottoir dus verhoogd aan te leggen en de parkeerstrook op hetzelfde niveau als de rijbaan.
- De parkeerstrook is op tekening smal. Het is een idee om de eerste rijen stenen van de parkeerstrook in een andere kleur aan te leggen. Hierdoor wordt de automobilist visueel gedwongen om de wielen zo dicht mogelijk tegen de trottoirband te plaatsen. Dit kan ook als onderdeel van de molgoot.
- Plaats de onderbroken markering buiten de fietsstrook. Dus op het zwarte asfalt gedeelte. Hierdoor maak je de weg visueel smaller en rem je de snelheid.
- Verplaats de drempel aan de oostzijde van de Gochsestraat verder naar het centrum (voor de “trechter”). Dit is naar verwachting verkeersveiliger.

**Casus 2:**

**- Gemeente Voorst -**

***Tunnel Lage Worp te  
Steenenkamer***

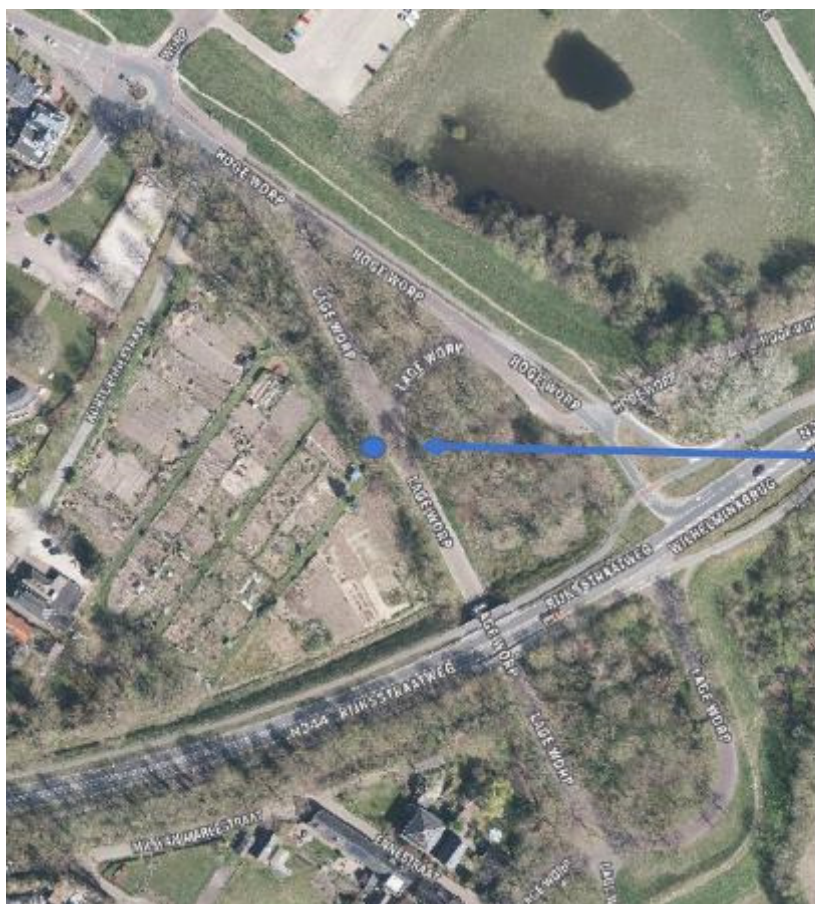


**Casus: tunnel Lage Worp te Steenenkamer - gemeente Voorst**

De Lage Worp is een 30 km/h weg binnen de bebouwde kom van Steenenkamer. De weg verbindt Steenenkamer met de N344 en Deventer (de Hoven). Doormiddel van een tunnel loopt de weg onder de N344. De tunnel wordt door zowel fietsers als automobilisten in twee richtingen gebruikt.

Fietsers hebben hier geen eigen plek op de weg, wat conform richtlijnen van een 30 km/h weg binnen de bebouwde kom is. De Lage Worp heeft echter geen uitstraling van een 30 weg bibeko, er zijn bijvoorbeeld geen huizen gesitueerd aan de weg. Hierdoor is het niet duidelijk dat de weg ook door fietsers wordt gebruikt, waardoor automobilisten met hoge snelheden door de tunnel gaan. Fietsers worden hierdoor erg benadeeld en voelen zich niet veilig op de weg, terwijl dit de hoofdfietsroute vanaf Steenenkamer naar Deventer is. Ook veel fietsers vanaf de Hoven gebruiken de tunnel om naar Deventer te fietsen (via de brug). Fietsers vanaf de rotonde in de Hoven fietsen eerst op een vrij liggend fietspad richting de tunnel, waarna zij vervolgens zonder enige bescherming de weg op moeten. Dit fietspad ziet er ook meer als een voetpad uit dan een fietspad.

Wij zoeken naar een oplossing wat de verkeersveiligheid van de fietser verhoogd, waarbij we tegelijkertijd zoeken naar een manier om de Lage Worp een uitstraling te geven passend bij de omgeving.



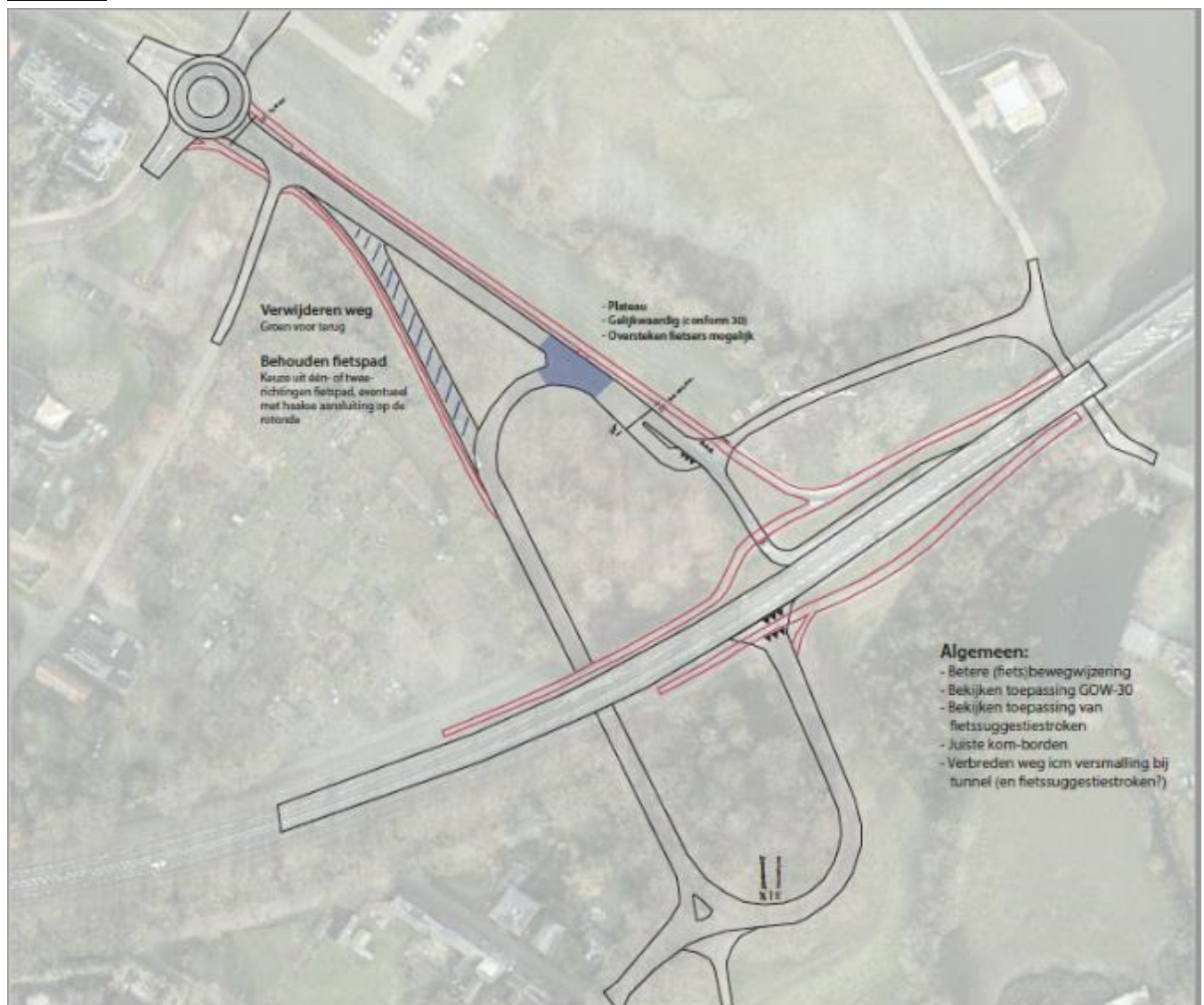
### Oplossingsrichtingen

Tijdens de workshoprondes zijn verschillende oplossingsrichtingen aangedragen, zoals:

- Breng een duidelijke komgrens aan;
- Breng snelheidsremmers aan;
- Breng plateaus aan;
- Breng de snelheid van het gemotoriseerd verkeer naar beneden;

Deze oplossingsrichtingen zijn weergegeven in twee varianten op onderstaande kaarten:

#### Variant 1



Variant 2

