



‘Ontwerperscafé Fietsvoorzieningen

4 oktober 2022, 13.00 – 16.00 uur, Hotel Haarhuis te Arnhem

Verslag

Op dinsdag 4 oktober organiseerde de Provincie Gelderland in samenwerking met CROW-Fietsberaad een ontwerperscafé. In totaal namen 13 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8,4 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 wordt eind 2022 afgerond
- Voorrangsregeling Fietsers & Voetgangers bij geregelde kruispunten – project gestart en eind 2022 afgerond.
- Ontwerpaanbevelingen GOW 30km/h – project wordt in Q1 2023 afgerond.
- Actualisatie Ontwerpwijzer Fietsverkeer – project start in 2023

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

- **Casus gemeente Scherpenzeel**, Willaertunnel te Scherpenzeel
- **Casus gemeente Wageningen**, fietsstraat Van Uvenweg te Wageningen

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 Scherpenzeel -

***Willaertunnel te
Scherpenzeel***

Casus: Willaertunnel Scherpenzeel - gemeente Scherpenzeel

Enkele weken geleden hebben wij een melding ontvangen over de situatie bij de fietstunnel Willaerlaan (onder de provinciale weg door) en de hier geplaatste (fiets)paaltjes. Deze melder refereerde naar een ongeluk in 2014 en had de vraag wat de gemeente (nog) aan de situatie gaat doen. Hij verwees hierbij naar een artikel van de Fietsersbond over de noodzaak tot verwijdering van fietspaaltjes.

Mede naar aanleiding van het ongeval dat destijds heeft plaatsgevonden hebben wij de lichtmast verplaatst (waardoor het fietspaaltje beter zichtbaar werd) en is er markering geplaatst rond dit paaltje, zoals de richtlijnen dat voorschrijven.

Als vrijwel geheel nieuwe werkeenheid Verkeer binnen Scherpenzeel zijn wij van mening dat de situatie rondom de fietstunnel onduidelijk is en niet voldoet aan het verwachtingspatroon dat fietsers (en voetgangers) hebben. De tunnelbak is namelijk bedoeld voor fietsers maar sluit aan op een soort gecombineerd fiets-/voetgangerspad en wekt o.i. verwarring door de vormgeving. Na ongeveer 50 meter wijkt het fietspad af naar de openbare weg en loopt het voetpad verder. Ook zijn er stroken zichtbaar waar auto's parkeren.

Het is niet te achterhalen waarom en door wie destijds de keuze is gemaakt om de situatie op deze manier vorm te geven. In de bijlage vindt u afbeeldingen ter verduidelijking.

Onze vraag

Hoe kunnen we voor deze situatie een geschikt ontwerp maken, waarbij er wordt gekeken naar zowel de functionaliteit van het fietspaaltje/de bestemming als fietstunnel en naar de directe omgeving met voetgangers en (beperkt) autoverkeer?

Hoe kunnen wij dit het beste aanpakken/ontwerpen?



Oplossingsrichtingen

Tijdens het ontwerperscafé zijn verschillende oplossingsrichtingen aangedragen.

Aanvullende vragen

- Wil de gemeente dat voetgangers gebruik blijven maken van de tunnel? Dat is wel het uitgangspunt.
- Welke typen fietsers maken gebruik van de tunnel? Het betreft voornamelijk recreatief fietsverkeer dat grotendeels vanuit Scherpenzeel richting het buitengebied fietst.

Oplossingsrichtingen

Hef het voetpad op en laat de voetgangers die er zijn gebruik maken van fietspad. Daarmee geef je ruimte aan de fietser.

- De aanrijdroute naar de tunnel is soepel aangelegd. Daardoor kunnen zowel fietsers als auto's makkelijk de tunnel kan rijden. Probeer de aanrijdroute haakser aan te leggen bij de ingangen van de tunnel.
- Haal overbodige paaltjes weg. Concentreer je op één locatie waar de meeste auto's vandaan komen (vanuit kant Scherpenzeel) en plaats daar, indien nodig, een paaltje.
- Richt het locatie van het fietspaaltje in conform aanbevelingen [notitie CROW-fietsberaad](#).
- Gladheidsbestrijding in verband met de helling: Pak dit moment aan om een of meerdere paaltjes weg te laten of een opklapbare paal te plaatsen.
- Maak de doorgaande fietsroute vloeiend en zorg dat het autoverkeer dat naar het zuiden rijdt haakser aan komt rijden. Geleid de auto van de doorgaande route.
- Zorg dat het fietspad meer gescheiden wordt van de rijbaan, bijvoorbeeld door het toepassen van meer groen (haagjes etc.).
- In de huidige situatie worden verschillende kleuren tegels toegepast. Trek één lijn en gebruik één kleur voor het fietspad.
- Breng een scheiding aan tussen het fietspad en het voetpad (bijvoorbeeld met molgoot / schuine trottoirband)
- Maak de route naar de manage fietsstraat. Daarmee maak je duidelijk dat je daar wel mag rijden met de auto. Maak daarnaast duidelijk dat de tunnel bedoeld is voor fietsverkeer.
- Sluit de Willaerlaan helemaal af voor het autoverkeer vanuit het zuiden. Autoverkeer kan gebruik maken van de Breelaan. Sluit de weg niet af voor het fietsverkeer en richt de straat dan ook in als fietspad met oa meer groen.

Conclusie

De mooiste oplossing is om de Willaerlaan autovrij te maken en in te richten voor de fietser. En de fietspaaltjes moeten inderdaad weg. Lastig punt is nog het beschikbare budget. Wellicht is het stapsgewijs uit te voeren: de eerste stap afsluiten, daarna verder inrichten. Of wellicht zijn er mogelijkheden via de Provincie of is er intern budget beschikbaar voor bijvoorbeeld vergroening. Begin met laaghangend fruit: eenheid in de kleur van de fietsinfrastructuur.

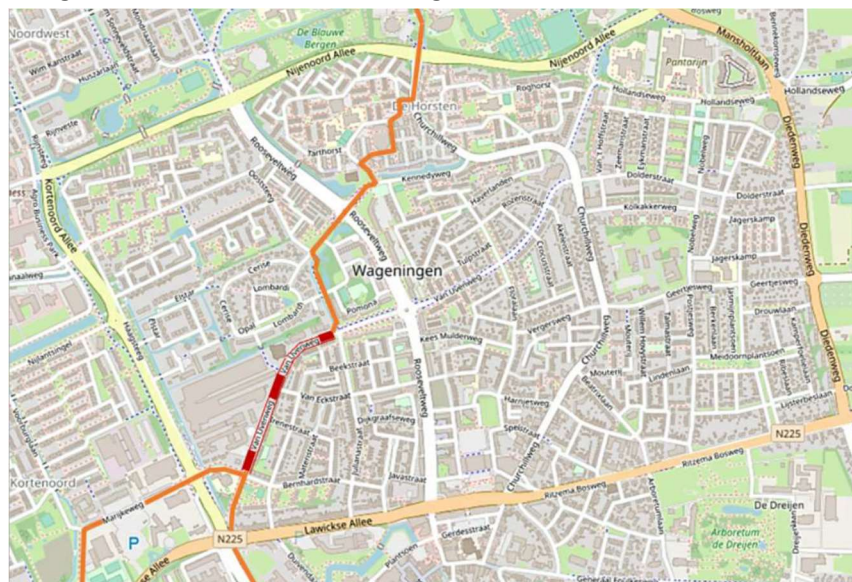
Casus 2:

- Gemeente Wageningen -

Fietsstraat Van Uvenweg

Casus: fietsstraat Van Uvenweg te Wageningen

Het gaat in onderstaande afbeelding om het donkerrode deel van de oranje aangegeven fietsroute.



Dat is vanaf Pomona (fietspad aan noordzijde) tot aan de Marijkeweg / Bernhardstraat (zuidzijde).

Inleiding:

In 2019/2020 hebben we een fietsstraat aangelegd op de Van Uvenweg in Wageningen. Mede dankzij subsidie van provincie Gelderland. Het is een mooie fietsstraat geworden en de aanwonenden zijn blij met de nieuwe inrichting! Maar helaas hebben verschillende fietsers daar een andere mening over. En deze mening klopt ook te vaak met de werkelijkheid. Namelijk dat de auto de fietsers naar de kant drukt of dat deze het gevoel geeft de fietsers de weg af te snijden.

Oorzaken:

Met de inzichten van 2018 wilden we een fietsstraat maken van 4,80m breed (als een smalle woonstraat). De rode asfaltloper zou 4 meter breed worden en daarnaast 40cm rabatstroken. Maar de aannemer heeft een straat aangelegd van 5 meter breed, met een rode asfaltloper van 3m80-3m90. Daardoor zijn de rabatstroken (van streetprint en kantgoot) breder dan gewenst (55-60cm). Daarnaast is er meer autoverkeer blijven rijden dan gehoopt. Toen de fietsstraat in gebruik werd genomen (mei 2020), was er de Coronacrisis. Er waren toen opeens veel minder fietsers. Er was dus geen aanleiding om deze weg te mijden. Deze weg was namelijk in de jaren 60 en 70 de doorgaande route van Rhenen naar Ede, zie de kaart hiernaast (in blauw omcirkeld: onze fietsstraat). En de gewoonte om er gebruik van te maken is voor een deel gebleven. En vanwege bereikbaarheid van een bedrijf kon er ook geen knip gemaakt worden. Na Corona wende men aan steeds meer fietsers. Toch



gedragen sommige automobilisten zich nog niet als gast. Dit maakt dat fietsers zich naar de rabatstrook gedrongen voelen. Met 5 meter kan een auto net tussen een fietser aan weerszijden doorrijden.

Intensiteiten:

Eind oktober 2021 hebben we een telling gehouden, in samenwerking met de provincie (3weken):

Aantal fietsers/etmaal

- op werkdagen: 3500
- in het weekend: 1250.

Aantal motorvoertuigen/etmaal

- op werkdagen: 2500 (waarvan 78% auto's)
- in het weekend: 1500 (waarvan 94% auto's).

Dat is meer dan de verwachting in 2030, zie de afbeelding hiernaast.

Snelheden:

werkdagen:

- 29km/u (gemiddeld);
- 38km/u (85 percentiel)

weekend:

- 32km/u (gemiddeld);
- 39km/u (85 percentiel).

Zie de afbeelding verderop van januari2022, met het percentage overschrijdingen van 30km/uur.

Wat hebben we al gedaan?

We hebben het symbool van fietsstraat op de weg gemarkeerd, zodat weggebruikers weten wat er van hun verwacht wordt. Dit helpt, maar helaas niet voldoende.

Hoe het eruit ziet:

Begin fietsstraat aan de noordzijde, waar het fietspad in de voorrang de Van Uvenweg op komt:

<https://goo.gl/maps/5KLgEbSPyrZuQ43z7>

<https://goo.gl/maps/Aeq8hP299crux3L16>

<https://goo.gl/maps/BC5dQQ8CwyAnufYs7>

Tot op het punt waar bijna alle auto's en de meeste fietsers naar rechts afslaan. De fietsstraat loopt hier nog door in de voorrang, voor de fietsers richting centrum.

https://www.google.nl/maps/@51.9700012,5.6573299,3a,75y,194.49h,89.3t/data=!3m6!1e1!3m4!1sMYawo75MkuNMm_Srs4fBygl2e0!7i16384!8i8192

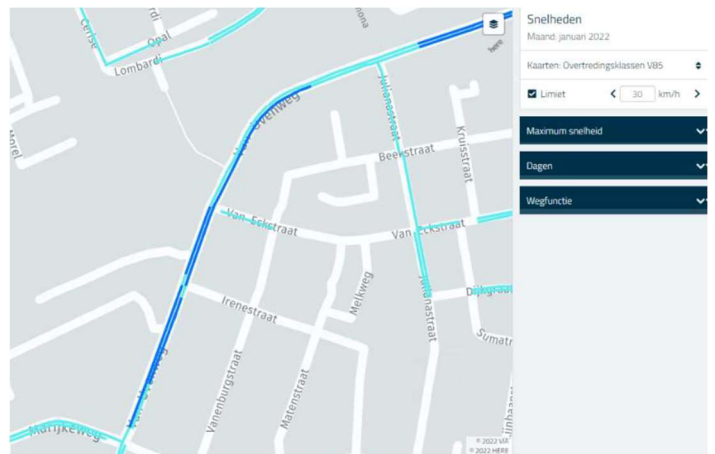
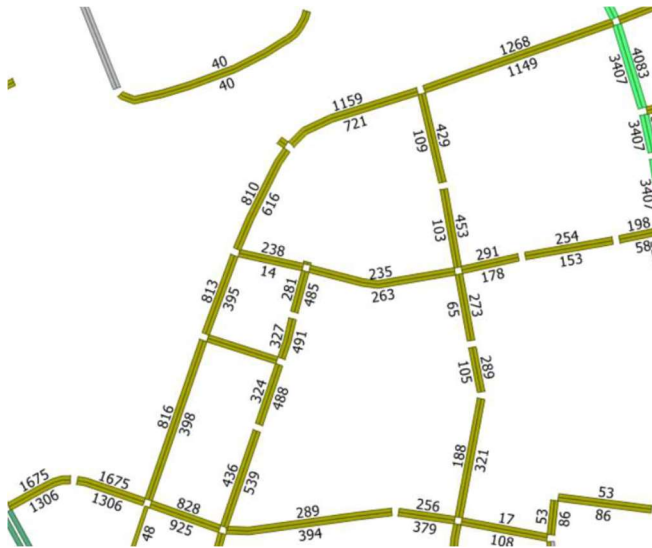
Onze opgave:

De opgave is om iets te verzinnen om meer mensen het gewenste gedrag te laten vertonen. De bandenlijn oppakken en 20cm naar de straatkant te leggen zou waarschijnlijk het meest effectief zijn, maar daar krijg ik geen budget voor beschikbaar. Dus het moet met voordeliger maatregelen.

Ideën vanuit de gemeente:

- as-markering als van een fietspad. ik lees via het Fietsberaad een positief verhaal van de Venkelstraat in Haarlem (<https://fietsberaad.nl/getattachment/Kennisbank/Positie-fietsersop-fietsstraat-verduidelijken-met/Haarlem.pdf.aspx?lang=nl-NL&ext=.pdf>), maar volgens de nieuwere richtlijn moet je dat toch niet doen.
- een midden markering met een donkere kleur of stukje streetprint. Dit is wel wat duurder, maar levert dat voldoende op? En hoe breed moet in het dan maken (30cm/50cm)?
- een inhaalverbod. Dat kan met verkeersborden of as-markering. (Dit idee kreeg ik via de Fietsersbond Wageningen van een bewoner die merkte dat fietsstraten in België beter werken, en deze bewoner vermoedde dat het met het inhaalverbod te maken had.)

Voor de indruk hoe deze eerste twee eruit zien: zie hieronder



Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

Opmerkingen/suggesties:

- Rood asfalt komt mogelijk niet door de duurzaamheidsscan van de Provincie.
- In het percentage auto's bij de intensiteiten zijn geen bestelbusjes (middelzwaar) en zwaar vrachtverkeer opgenomen.
- Vraag: Voldoet de inrichting als de intensiteit van het autoverkeer wordt verminderd?
- Ook als de weg was aangelegd conform bestek, dan was de kantstrook te breed.
- Het gaat vooral om de subjectieve veiligheid. De objectieve veiligheid is op orde, er gebeuren

Oplossingsrichtingen:

- Neem de hoofdstructuur van de stad onder de loep. Ondanks dat de weg is afgewaardeerd, heeft deze nog steeds een doorgaand karakter, omdat het verkeer deze route nog altijd kan nemen. Optie is om het verkeer (deels) te weren. Gebruik van camera's voor de handhaving is in Nijmegen een succes gebleken.
- Plaats groen tegen de rand van de verharding. Fietsers zullen daardoor meer afstand nemen tot de rand van de verharding en meer op het midden van de weg fietsen. Wellicht is er bi de gemeente vergroeningsbudget beschikbaar?
- Veel weggebruikers kennen de doorgaande oude route, dat is er lastig uit te krijgen. Wellicht
- Wellicht helpt het om deze weggebruikers kennis te laten maken met andere routes (bijvoorbeeld tijdelijk afsluiten zoals je bij wegwerkzaamheden doet).
- Voer een kentekenonderzoek uit om uit te zoeken waar het verkeer vandaan komt. Is het veel bestemmingsverkeer, of juist doorgaand verkeer. Het is aan te bevelen om dit kentekenonderzoek te doen voordat je de weg (tijdelijk) afsluit.
- De aansluiting aan de zuidkant van de Van Uvenweg heeft nog het oude karakter van een doorgaande route. Aan de noordzijde is er een soort slinger aangelegd. Een vergelijkbare inrichting aan de zuidzijde kan wenselijk zijn.
- Toepassing van asmarking op een fietsstraat is niet wenselijk, zo staat het ook in de richtlijnen.
- Pas een rijloper toe, ook al is de breedte conform de richtlijnen niet mogelijk.
- Het weren dan wel omleiden van busjes en vrachtverkeer. Bijvoorbeeld door halverwege de Van Uvenweg een knip aan te brengen. Deze oplossingsrichting is waarschijnlijk lastig te realiseren omdat er vrachtverkeer toegang moet hebben tot het gebied.
- Pas meer snelheidsremmers toe.
- Voer een snelheidsmeting uit voor beide richtingen afzonderlijk. Zo kun je wellicht extra snelheidsremmende maatregelen nemen voor een bepaalde richting. Registreer de snelheid bijvoorbeeld per 15 min of per uur, zodat je kunt zien wat de verhouding snelheid/drukke is.
- Kortenoord Allee en Nijenoord Allee aantrekkelijker maken voor autoverkeer.

- Verwijder de plateaus en vervang deze voor drempels en voeg waar mogelijk extra drempels toe (bv om de 80 meter).
- Geef een voorlichtingscampagne aan studenten (bijvoorbeeld bij introductieweek) en op basisscholen over het gebruik van een fietsstraat (laat je als fietsers niet aan de kant drukken).
- Voer een belevingsonderzoek (enquête) uit onder de fietsers.
- IS een verbod voor inhalen op een fietsstraat voor het autoverkeer conform de verkeersregels in België een optie? De deelnemers zijn van mening dat dit niet wenselijk is. Een automobilist voelt zich opgesloten en een fietser voelt zich opgejaagd. Daarnaast is de handhaafbaarheid ook een aandachtspunt.
- Overweeg om eenrichtingsverkeer in te voeren. Dat scheelt de helft van de intensiteit.