



Reactie Fietzersbond op het voorlopig ontwerp herinrichting kop Assendorperstraat (met reactie gemeente)

De Fietzersbond is blij met de extra aandacht in de ruimtelijk inrichting voor extra groen en stallingsruimte voor fietsers. Fijn dat er samen met bewoners en ondernemers uit de buurt nagedacht over een nieuw ontwerp.

In dit ontwerp zijn vooral de wensen van de buurt gehonoreerd. De verkeerskundige impact is amper besproken tijdens het ontwerp/meedenkproces. De Fietzersbond heeft separaat met ambtenaren overlegd en suggesties gedaan te verbetering van het ontwerp. Helaas zien we hier niets van terug, en moeten we constateren dat dit voorlopig ontwerp erg nadelig uitpakt voor fietsers.

REACTIE:

De Fietzersbond heeft in de meedenkgroep en afzonderlijk overleg met ambtenaren verschillende suggesties gedaan ter verbetering van het ontwerp. Deze suggesties van de Fietzersbond zijn integraal getoetst en beoordeeld. Een aantal suggesties van de Fietzersbond zijn in de loop van het proces opgenomen in het ontwerp. Een aantal suggesties ook niet omdat bleek dat in die gevallen de gemeente en de Fietzersbond verschillend denken over hoe het STOMP-principe moet worden toegepast en aan welke ontwerpprincipes voorrang moet worden gegeven. Dat de voorstellen van de Fietzersbond zorgen voor comfort en snelheid van fietsers staat buiten kijf. In het ontwerpproces is een integrale afweging gemaakt waarbij ook naar het belang, en de veiligheid van, andere modaliteiten stedenbouwkundige kwaliteit gewogen is.

Waarom pakt dit ontwerp zo nadelig uit voor fietsers?

- **Gelijkwaardige kruispunten laten de kop van de Assendorperstraat vastlopen.**

Op de Assendorperstraat, de hoofd fietsroute van o.a. Zwolle Zuid richting stad, kunnen de fietsers nu zonder vertraging doorfietsen (door de aparte fietsstroken). In het voorlopig ontwerp worden de Luttenbergerstraat en Groot Wezenland gelijkwaardige kruisingen wat betekent dat fietsers aan deze zijwegen voorrang moeten verlenen en dat lekker doorfietsen er niet meer bij is. Zonder aparte fietsstroken blokkeert iemand (auto of fietser) die links af wil slaan wordt de gehele rijstrook. De motivatie dat je in een 30 km gebied gelijkwaardige kruisingen toepast wordt ook vreemd toegepast. Waarom aan de noordelijke zijde wel gelijkwaardige kruisingen, maar aan de zuidzijde bij bv. de van de Laan straat alleen uitritconstructies.

REACTIE:

Het beeld dat alleen fietsers op de Assendorperstraat en Groot Wezenland moeten kunnen doorfietsen is niet correct. Ook de van Karnebeekstraat, Luttenbergstraat, Groot Wezenland en Wilhelminasingel zijn hoofd fietsroutes. Gelijkwaardige kruispunten zorgen er juist voor dat deze fietsrelaties ook goed worden gefaciliteerd.

Door ter hoogte van de aansluitingen het profiel iets breder te maken ontstaat voldoende passeermogelijkheid voor fietsers.

Binnen een goed ingericht 30 km/uur gebied kunnen zowel gelijkwaardige kruispunten als ook uitritconstructies worden toegepast. Gelijkwaardige kruispunten daar waar ook echt sprake is van straten met een gelijkwaardige functie/gebruik en uitritconstructies bij straten die ondergeschikt zijn. Er is dus wel degelijk sprake van een consequent toegepaste 30 km/uur inrichting volgens de principes van het Duurzaam Veilig beleid.

- **“Hard de bocht” om wordt beloond.**

Als reden om de Luttenbergerstraat voorrang te geven geeft de gemeentelijke projectleider de volgende motivatie: “Een extra voorrangskruising op de hoek Luttenbergstraat is dan niet meer nodig. Bovendien is onze inschatting dat de flankaanrijdingen die nu op die plek met fietsers plaatsvinden

worden veroorzaakt omdat auto's de fietsers te laat zien en niet verwachten. Wat ons betreft is deze oplossing dan ook veiliger".

De Fietzersbond snapt deze redenering niet en van het toepassen van het STOMP principe is geen sprake. In de gesprekken die de Fietzersbond heeft gehad met ambtenaren werd uitgegaan van een afname van de automobilititeit. Deze afname zou bereikt worden door de Assendorperstraat zo te versmallen dat dit remmend gaat werken voor automobilisten omdat ze minder goed door kunnen rijden. De Fietzersbond verwacht dat het verkeer komende uit de Luttenbergstraat enigszins ontmoedigd zou worden. Helaas is dit niet het geval, want het verkeer uit de Luttenbergstraat krijgt voorrang op de Assendorperstraat. En om de bus de bocht te laten maken wordt er een extra flauw bochtstuk ingevoegd. Volgens de Fietzersbond het ultieme recept om hard de bocht om te scheuren. Kan het anders: Ja natuurlijk! De Assendorperstraat in de voorrang en een drempel met een voetgangersoversteek op de hoek van de Luttenbergerstraat lijkt de Fietzersbond een betere uitvoering van het STOMP principe.

REACTIE:

Het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer gebeurt al eerder nl. ter hoogte van de Wethouder Alferinkweg. De Luttenbergstraat wordt eveneens afgewaardeerd tot een 30 km/uur erftoegangsweg. Dit betekent dat de Assendorperstraat en Luttenbergstraat gelijkwaardig zijn. Beide 30 km/uur erftoegangswegen met een identiek profiel en in beide gevallen een hoofdfietsroute. Daarnaast zijn beide straten onderdeel van de nieuwe OV-route.

Dit zorgt ervoor dat een gelijkwaardig kruispunt op de plek waar beide straten op elkaar aansluiten ook het meest logisch is. Van hard de bocht om scheuren is geen sprake. De snelheid ligt op de Luttenbergstraat al lager en het kruispunt wordt compact vormgegeven met passende boogstralen. Om het kruispunt toch berijdbaar te houden voor de bus wordt een overrijdbaar deel aangebracht. Je kunt dit vergelijken met het overrijdbare deel op het middeneiland van een rotonde. Auto's rijden hier normaliter niet overheen terwijl zwaar verkeer er wel gebruik van maakt.

- **Niet nog meer verkeersdrama**

Het "referentiebeeld" van de Thomas a Kempisstraat en de Vechtstraat is wat betreft de Fietzersbond voor fietsers een no go! Een wirwar van overal stoppende auto's die het voor doorgaand fietsverkeer bijna onmogelijk maken hier zonder ongelukken te passeren. Op een verkeersjungle waar iedereen constant vaststaat omdat iemand stilstaat of uit een parkeervak wil wegrijden zit niemand te wachten.

REACTIE:

In het voorliggende ontwerp wordt alleen aan de zuidzijde een beperkt aantal parkeerplaatsen gerealiseerd.

Het beeld van de T.A.K.-straat heeft vooral te maken met verkeersgedrag aldaar en minder met het gekozen wegprofiel. Een profiel met bijv. fietsstroken zou daar niet/nauwelijks wat aan veranderen. De T.A.K.-straat was voorheen een stuk breder. We zien dat door het versmallen van de rijbaan de situatie juist is verbeterd.

Wij ontvangen positieve reacties op het functioneren van deze straten.

- **Het profiel wordt erg versmald.**

Dit heeft een aantal nadelen. Fietsers dienen nu voor auto's als snelheidsremmer. Het gevoel door auto's opgejaagd te worden is niet prettig. En juist nu we zien dat de snelheidsverschillen tussen fietsers groter worden zijn er minder mogelijkheden om te passeren. Het is toch een hoofdfietsroute?

REACTIE:

Met het handhaven van fietsstroken ontstaat een profiel dat vergelijkbaar is met de huidige situatie. Hierin zien we dat autoverkeer niet/nauwelijks rekening houdt met fietsers. Het primaat ligt bij de auto terwijl dat bij de voetganger en fietser moet komen te liggen. Een smal profiel waarbij gemotoriseerd verkeer en fietsers worden gemengd heeft een aantal belangrijke voordelen:

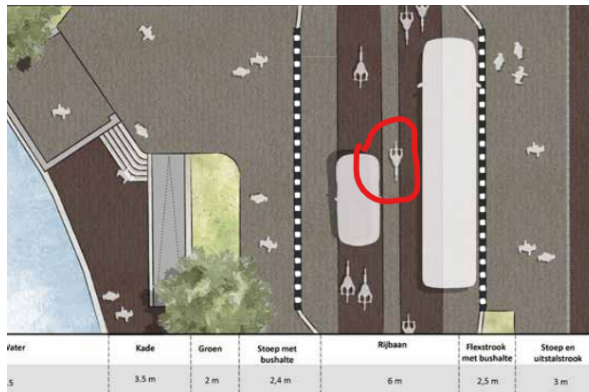
- *Gemotoriseerd verkeer moet rekening houden met de fietser*
- *Lage snelheid gemotoriseerd verkeer*
- *Minder verhardingsbreedte → meer ruimte voor de voetganger en groen*
- *Gewenste uitstraling verblijfsgebied*

- *Maakt route minder aantrekkelijk voor doorgaand gemotoriseerd verkeer en zorgt zo voor gewenste afname autointensiteit*

In de Omgevingsvisie is ervoor gekozen dat de Singelzone wordt afgewaardeerd en de verblijfskwaliteit wordt verbeterd. Verkeerskundig gezien is een profiel met aparte fietsvoorzieningen op een erftoegangsweg niet wenselijk. Dit is een typisch profiel voor een gebiedsontsluitingsweg.

- **Een veilig ontwerp?**

Wanneer fietsers de bushalte moeten passeren is er nauwelijks ruimte omdat te doen. Met tegenliggend verkeer is maar een erg smalle rijbaan beschikbaar zoals in onderstaande gemeentelijke tekening is te zien. De fietsers moet over de middenstrook rijden om afstand te houden van de bus.



Bedenk onderstaand plaatje eens met verkeer; een halterende bus, een volle parkeerplaats en tegemoetkomend verkeer:



REACTIE:

De rijbaan wordt ter plaatse van de bushaltes twee keer een meter verbreed. Dan blijft er voldoende ruimte over om de gehalteerde bus te passeren, zelfs als er twee bussen tegelijkertijd halteren.

- **Goede alternatieve locaties voor de bushaltes**

Qua bushalte vinden wij de plaatsing van halteplekken op de Assendorperstraat dusdanig verkeers-onveilig dat we voorstellen deze in de Luttenbergstraat naast het Dominicanenklooster te situeren. Vergeleken met de huidige halteplaatsen aan Groot Wezenland is het afstandsverschil naar de binnenstad geen argument om een plaatsing aan de Assendorperstraat mogelijk te maken. Bovendien zijn net achter de Sassenpoortbrug ook al bushaltes. Plaatsing aan de Luttenbergerstraat faciliteert ook beter het gedeelte Assendorperstraat buiten het projectgebied.

REACTIE

De locatie op de Luttenbergerstraat ligt verder van de binnenstad en dichterbij de volgende halte op de Wethouder Alferinkweg. De provincie als concessieverlener heeft ook de voorkeur voor de voorgestelde locatie.

- **De keuze voor de klinkerverharding is niet bepaald fietsvriendelijk.**

Waar fietsers nu over strak asfalt zoeven, rammelen ze straks over klinkers. Deze liggen er een half jaar strak in en daarna verschijnen de kuilen en hobbels, zoals nu al bij de Vechtstraat, de Thomas a Kempisstraat en de Stationsstraat goed is te merken. Fietsers willen hun aandacht op de omgeving richten en niet gedwongen worden om de staat van het wegdek in de gaten te houden. Waarom

wordt het fietscomfort van dagelijks duizenden fietsers hier onderschikt gemaakt aan subjectieve esthetische criteria? En is het niet duurzamer om het bestaande asfalt op maat te frezen, zodat de aanschaf van klinkers achterwege kan blijven?

Dat klinkers zorgen voor extra geluidsoverlast is inmiddels een bekend probleem. Daarbij komt dat klinkers een stuk gladder zijn bij opvriezen.

REACTIE:

De keuze voor klinkers is onderdeel van een grotere afweging. Kijk je slechts naar fietscomfort dan is de keuze voor asfalt op fietsroutes een logische. De opgave is hier een stuk groter en complexer.

De singel wordt afgewaardeerd van een verkeersgebied naar een verblijfsgebied. Dit lukt niet als we de brede rijloper van asfalt (met fietsstroken) handhaven. Zo ontstaat niet de gewenste kwaliteit en uitstraling en minstens zo belangrijk, hierdoor blijft de route aantrekkelijk voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.

Een smalle rijloper waar gemotoriseerd- en langzaam verkeer samen gebruik van maken, uitgevoerd in elementenverharding en voorzien van gelijkwaardige kruispunten zorgt ons inziens wel voor de gewenste uitstraling en kwaliteit en draagt optimaal bij aan het gewenste verkeersgedrag.

Overigens is de suggestie van rammelen sterk overdreven. Ook met klinkers is een prima comfortabele route te realiseren.

We hebben onderzocht of het mogelijk is het asfalt te frezen. Maar omdat de weg smaller worden en de wegas verschuift is het niet voldoende om alleen het asfalt te frezen. Met de huidige profilering van de weg kan het regenwater dan niet goed worden afgevoerd. Overigens wordt de fundering van de weg wel zo veel als mogelijk hergebruikt.

- **Terrassen?**

Tot slot vragen we ons af of de keuze voor terrassen in de flexstrook wel een goede is. Met een breedte van 2,5 meter verwachten we dat de voetgangersstrook dichtgezet wordt met terrasmeubilair. Handhaving hierop lijkt te ontbreken in de gehele binnenstad. Dat voetgangers straks via de rijbaan moeten lopen vindt de Fietsersbond niet wenselijk.

REACTIE:

Juist door de brede flexstrook en de opstelstrook voor de gevel is geborgd dat voldoende loopruimte voor de voetganger overblijft.

- **Verwijderen verkeerregel installaties (VRI's) op de kruisingen met de Wilhelminasingel en de Van Karnebeekstraat.**

Met modelsimulaties komt men tot het besluit dat het niet nodig is om VRI's te plaatsen op bovengenoemde kruisingen. Bij deze berekeningen is wat vreemds aan de hand. Zo wordt de fietsintensiteit van de tellingen met 25% verminderd om op deze manier een deel van ongewenst fietsgedrag in simulaties uit de simulatie te halen. Als Fietsersbond verwachten we juist meer ongewenst gedrag omdat het dringen wordt op de smalle rijbaan. En hoe zit het met de ambitie van deze fietsstad? Men zou verwachten dat de gesuggereerde afname van 50% van het autoverkeer leidt tot een toename van fietsverkeer, want de mobiliteitsvraag zal echt geen 50% afnemen. Maar in de modelberekening wordt uitgegaan met een fietspercentage van 75%. Een afname! Hoe reëel is dit eigenlijk? En waarom is de variant met de fietsstroken niet doorgerekend? Was dit omdat er bij het ambtelijk apparaat eigenlijk al de keuze was gemaakt voor de menging van verkeer. En waardoor andere opties eigenlijk geen serieuze behandeling kregen. En wat te denken van de volgende opmerking: In variant 4 (die met Gelijkwaardige kruisingen) zijn (in de berekening) gedeeltelijke fietsstroken toegepast om er voor te zorgen dat fietsers de stilstaande voertuigen voor de kruispunten kunnen passeren en te voorkomen dat de fietsers achter de stilstaande voertuigen blijven wachten en auto en fiets na de kruising in de simulatie omgeving weer goed mengen. Dit illustreert prima waar de Fietsersbond bang voor is. Een opstopping voor fietsers tussen de wachtende auto's. De Fietsersbond is in principe niet tegen het weghalen van de VRI's. Wel vinden we dat de variant met de fietsstroken ook onderzocht moet worden en dat scenario's met toenemend fietsverkeer deel uit moeten maken voor een toekomstbestendig ontwerp. (bron: Simulatie Burg van Roijensingel Verantwoordingsdocument Royal Haskoning DHV 12 april 2022).

REACTIE:

Het verlagen van de fietsintensiteit in het model heeft te maken met de simulatiesoftware. In de software hebben fietsers minder flexibiliteit in het gedrag waar in de praktijk vaak meer mogelijkheden (niet per definitie onveilig) voor de fietser bestaan. Fietsers benutten bijvoorbeeld in de praktijk de vrije ruimte beter dan in de simulatie gebeurt. Om dit te compenseren is daarom in de simulatie het fietsverkeer verminderd. Het percentage is met trial and error bepaald.

Er is dus niet gerekend met een afname van het aantal fietsers, de 75% is ingeschat op basis van het effect van het onjuiste gedrag in het simulatiemodel.

Een variant met fietsstroken is inderdaad niet gesimuleerd. Bij een ideale inrichting van een 30 km/uur erftoegangsweg zijn fietsstroken namelijk niet gewenst.

Om te voorkomen dat fietsers achter wachtende auto's moeten wachten is in het ontwerp de rijbaan op deze plaats verbreed.

Tot slot

Een ontwerp volgens de STOMP principe moet toch juist fietsen promoten, waardoor mogelijk een afname van de automobiliteit volgt en niet proberen de automobiliteit te verminderen met een ontwerp dat nadelig uitpakt voor fietsers. De Fietsersbond blijft het meest zien in een ontwerp met fietsstroken over het gehele traject met de Assendorperstraat in de voorrang. Volgens ons is dit mogelijk zonder veel concessies te doen aan de inrichting van de flexstrook of groene ambities. Het is voor fietsers sneller, veiliger en comfortabeler. En daar werken we toch aan in fietsstad Zwolle?

REACTIE:

Hierover verschillen wij fundamenteel van mening. Het maken van afzonderlijke fietsstroken is zoals boven gemotiveerd om meerdere redenen ongewenst. Daarnaast vragen afzonderlijke fietsstroken extra ruimte wat ten koste gaat van de ruimte voor groen, klimaat maatregelen en voetganger.

We hopen dat deze inbreng tot aanpassingen leidt in het ontwerp.

Met fietsvriendelijke groeten,

Hans Hop Secr. Fietsersbond Afd. Zwolle