

Aan: B&W van gemeente Hengelo
gemeente@hengelo.nl

Onderwerp: inspraakreactie Politieke Markt t.a.v. Definitief Ontwerp Deurningerstraat

Datum: 8 maart 2016

Inspreker: Melis Jan Gilde
namens Fietzersbond, afdeling Hengelo
Adres: Parijsstraat 53
PC/Woonplaats: 7559 KP Hengelo
Tel: 06-44658069
e-mail: gilde@hetnet.nl of hengelo@fietzersbond.nl

Om te beginnen werden wij op het allerlaatste moment werden wij als Fietzersbond nog getipt op deze Politieke Markt. Blijkbaar had ik zelf een keer niet de tijd genomen om het gemeentenieuws zelf te lezen, maar om eerlijk te zijn hadden wij ook een uitnodiging verwacht van B&W als belanghebbende partij in de kwestie rondom de fietsvriendelijke herinrichting van de Deurningerstraat.

Hierbij willen wij nog een laatste toelichting en aanvulling geven op onze schriftelijk inspraak reacties van 17 maart 2015 en 8 december 2015, maar vooral naar aanleiding van onze bezoeken aan de informatieavonden van 13 april en 3 december 2015. Hiermee hebben wij meermaals ons als belanghebbende partij gepresenteerd.

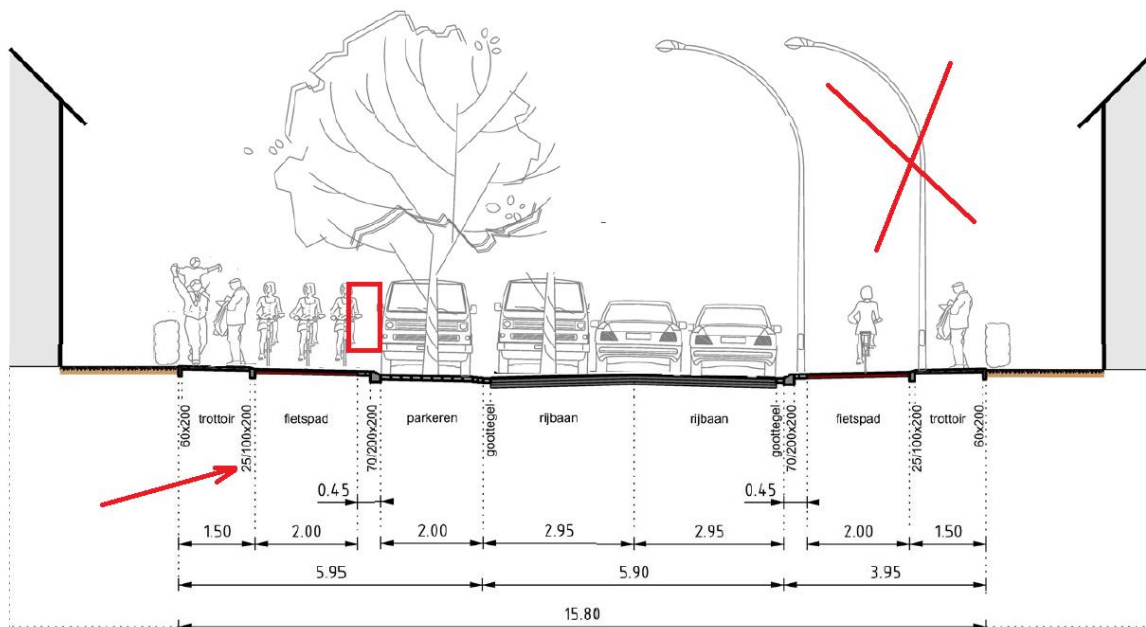
Vanuit het fietsperspectief hebben wij in detail gekeken naar de gekozen oplossingen ter verhoging van de fietsveiligheid langs de Deurningerstraat welke ter sprake zijn gebracht. B&W heeft in een schriftelijke reactie van 10 februari onze uitgebreide analyse en de fietsvriendelijke adviezen van onze organisatie volledig afgewezen. De argumenten hierbij zijn zeer dun en soms zelfs feitelijk onjuist naar onze mening.

Daarbij komt nog dat de zéér belangrijke “vraag 4” m.b.t. de afstelling en de capaciteit van het verkeerslicht ter hoogte van de Castorweg nog niet beantwoord is. Dit is misschien ook een verkeerde inschatting geweest van onze kant, omdat we hier niet uitdrukkelijk verdere reactie op hebben gevraagd. Bij nader inzien zijn wij echter tot de conclusie gekomen dat dit wel een kritiek punt voor het succes van het vrijliggende fietspad gaat worden. We zien overigens dat een keuze bij de verkeerslichtinstelling van de kruising Oldenzaalsestraat met de Sloetsweg voor fietsers goed kan werken, dus we zien ook graag een dergelijke fietsvriendelijke oplossing in dit geval graag tegemoet.

Het plaatsen van witte blokmarkering óp het rode fietsasfalt heeft niet onze voorkeur, zeker niet in combinatie met het toch al minimaal brede fietspad. Het wasbord effect is geen prettige en comfortabel gevoel. Ook contrasteert wit beter met het zwarte asfalt.

Verder zien wij dat de lantaarnpalen in de ruimte staan voor het langzaamverkeer. Beter zou zijn als deze direct aan de autostraatkant staan. Dit geeft ook meteen een fysiek zichtbare afscheiding tussen snel en langzaam verkeer. Deze oplossingen zien wij ook elders in Hengelo probleemloos toegepast worden.

Een beperking van de stoeprandhoogte tot 25 mm stellen wij als uiterste bovengrens, maar alleen daar waar het absoluut functioneel noodzakelijk is, maar liever zien wij een oplossing zoals langs de nabij gelegen Sloetsweg. Het gevaar voor openslaande autodeuren moet obstakel vrij ontweken kunnen worden, zoals onderstaande schets in een spits situatie weergeeft.



Profiel D.O. [principe minimale maatvoering] Schaal 1 : 100

In het kort samengevat zijn de meeste suggesties van onze kant samen te vatten onder de noemer **“vergevingsgezind fietspad”**. Op 31 maart 2016 organiseert de Fietzersbond samen met de Provincie Overijssel hiervoor een aardige workshop, dus wellicht is dit nog een aardige suggestie voor gemeentelijk bezoek waard.

<http://www.fietzersbond.nl/nieuws/inspiratie-bijeenkomst-%E2%80%98het-vergevingsgezinde-fietspad%E2%80%99#.VtyYMY-cEQQ>

Tot slot daarom de vraag aan de commissie fysiek om nog één keer inhoudelijk goed te kijken naar het voorliggende definitieve herinrichtingsontwerp van de Deurningerstraat, alvorens haar toestemming voor de kredietaanvraag te verlenen. Niet met als doel een verdere vertraging maar om voor fietsend Noord-Oost Hengelo, en dat zijn gelukkig een massa mensen, zo hebben wij met eigen ogen doormiddel van twee fietstellingen mogen vaststellen, de aanleg van een deugdelijke fietsvoorziening mogelijk te maken, die zo min mogelijk concessies doet aan de CROW richtlijnen en veiligheid voor fietsers als uitgangspunt heeft.

Fietsvriendelijke groeten van,

Melis Jan Gilde.

Bijlagen:

- 1) Deurningerstraat detail analyse ver05.pdf
- 2) Reactie gemeente afsluitende inspraak Deurningerstraat.pdf

Aan: B&W van gemeente Hengelo
gemeente@hengelo.nl

Onderwerp: inspraakreactie op Definitief Ontwerp Deurningerstraat

Datum: 8 december 2015

Van: Melis Jan Gilde
namens Fietzersbond, afdeling Hengelo
Adres: Parijsstraat 53
PC/Woonplaats: 7559 KP Hengelo
Tel: 06-44658069
e-mail: gilde@hetnet.nl of hengelo@fietzersbond.nl

In aanvulling op onze schriftelijk inspraak reactie van 17 maart 2015, maar vooral naar aanleiding van onze bezoeken aan de informatieavonden van 13 april en 3 december 2015, hebben we vanuit het fietsperspectief opnieuw in meer detail gekeken naar de oplossingen ter verhoging van de fietsveiligheid langs de Deurningerstraat welke ter sprake zijn gebracht.

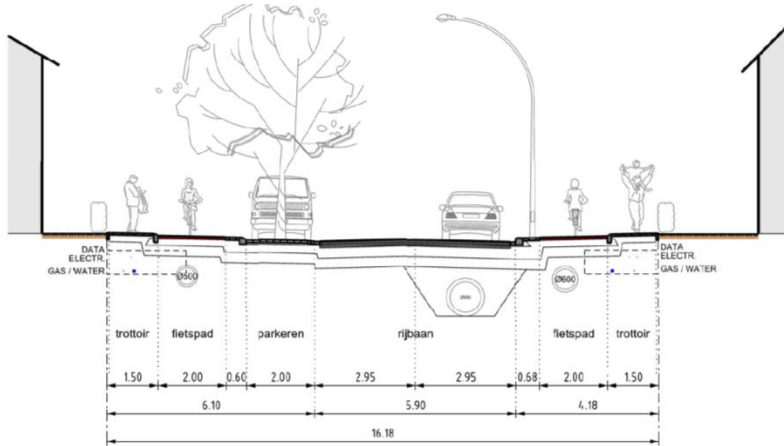
De teksten en opmerkingen die hierna volgen zijn een samenvatting van de door ons aangedragen aandachtspunten naar aanleiding van de tekening die hoorde bij het Voorlopig Ontwerp zoals die destijds ook te vinden was op de web-site van de Gemeente Hengelo.

<http://www.hengelo.nl/2/Welkom-in-Hengelo/Projecten-en-Plannen/Deurningerstraat.html>

Vervolgens hebben wij de tweede week van september 2015 op eigen initiatief een fietstelling gehouden (zie verderop de korte samenvatting hiervan onder punt 10), met als doel om te bepalen in welke intensiteitscategorie deze fietsroute valt, naar de maatstaven die CROW hiervoor hanteert. Deze telling was nodig om ons standpunt ten aanzien van een aantal veiligheidsaspecten extra kracht bij te zetten.

Tot slot hebben wij op vrijdag 4 december 2015 met de gemeentelijk verkeersambtenaar Metternich nog een gesprek gevoerd om hierin de laatste vragen die bij ons nog niet helder genoeg waren beantwoord te krijgen. In dit gesprek zijn de punten 12) t/m 14) nog uitvoerig besproken. Later hebben wij punt 15) nog toegevoegd.

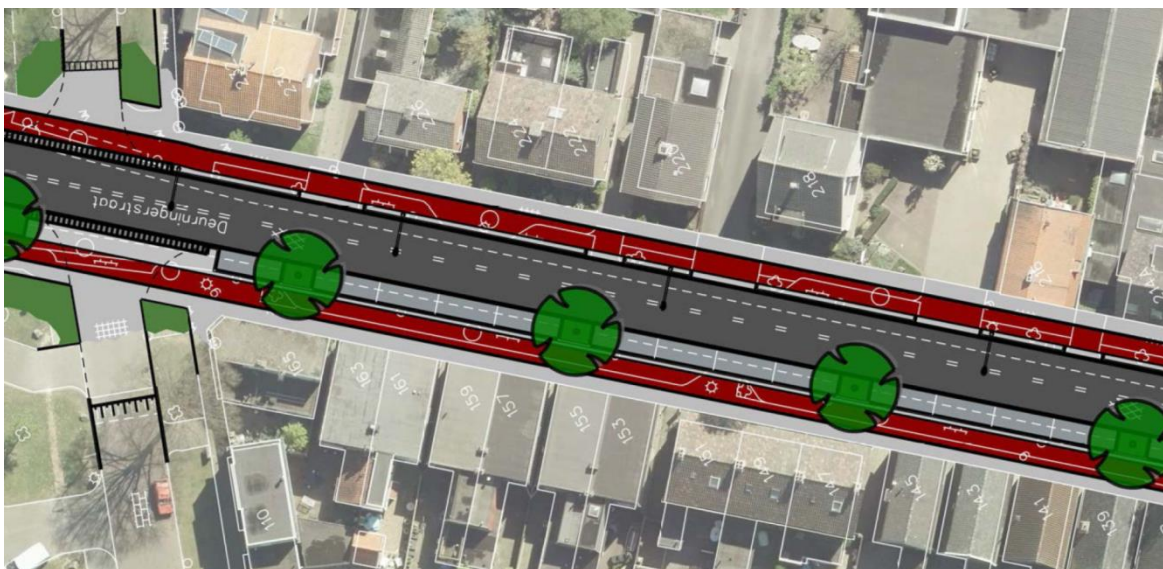
Wat ons betreft zijn de meeste hieronder aangedragen punten in het als Definitief Ontwerp betitelde plan tot een aardig compromis gekomen, maar verzoeken wij nog wel om schriftelijke duidelijkheid met betrekking tot de punten 11 t/m 15.



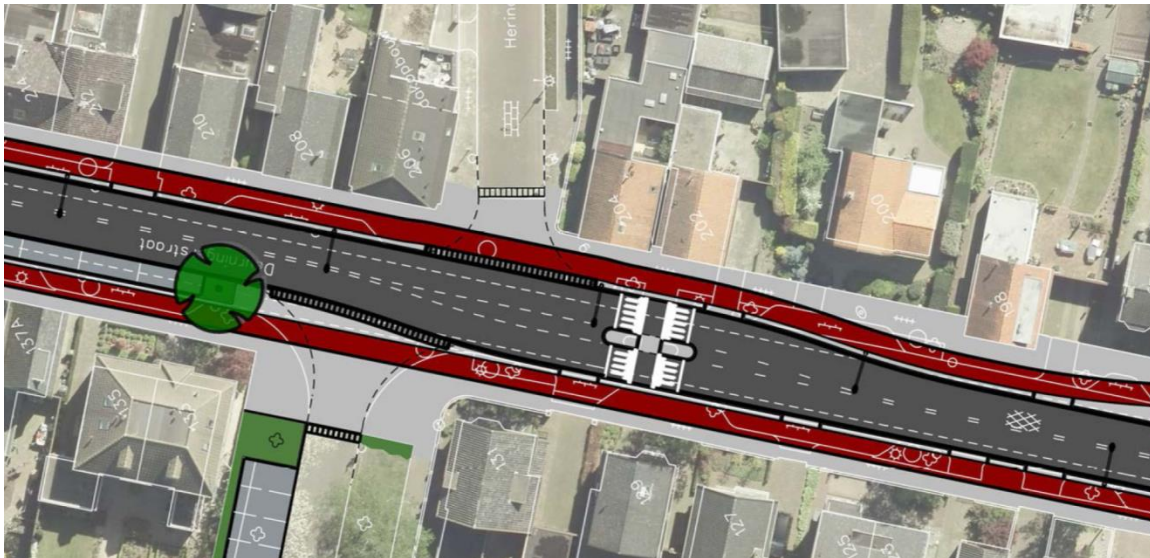
Profiel 01 [principe vrijliggend fietspad – parkeren links]

Schaal 1 : 100

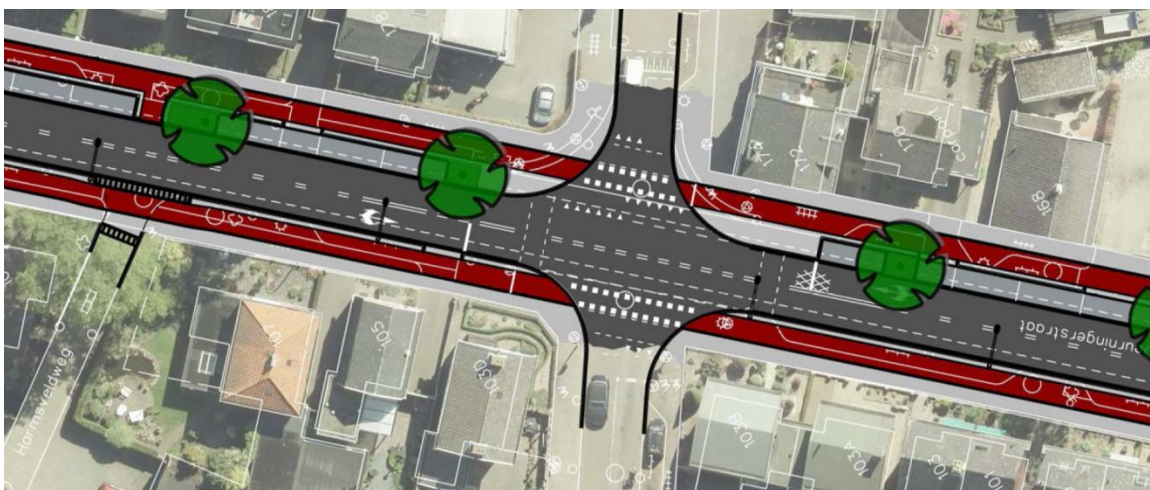
- 1) Gezien de fietsdrukke die de Deurningerstraat te verwerken heeft, is de gekozen profielbreedte van 2,00 meter onder de minimale maat welke volgens de CROW richtlijn hiervoor staat voorgeschreven. Omdat het profiel ook niet meer ruimte biedt, gaan we in dit geval akkoord met 2,00 meter, maar vragen wel om het aantal obstakels (waaronder de geplande schuine trottoir banden) te laten vervallen. Liefst zien wij een vergelijkbare uitvoering zoals langs de Sloetsweg. Dit geeft overig langzaam verkeer de mogelijkheid om (tijdelijk) veilig uit te wijken naar het fietspad. In ieder geval zijn er punten aan te wijzen waar de profielbreedte sterk onder druk staat, en waar gedeeld gebruik een must is.



- 2) Bij huisnummer 216 wordt het krap. In ieder geval grenzen de huizen 139 t/m 165 pal aan het trottoir. Op dit gedeelte is de afstand tussen de voorgevels aan weerszijden van de straat gemiddeld het minst, en vrijwel gelijk aan de profielbreedte.



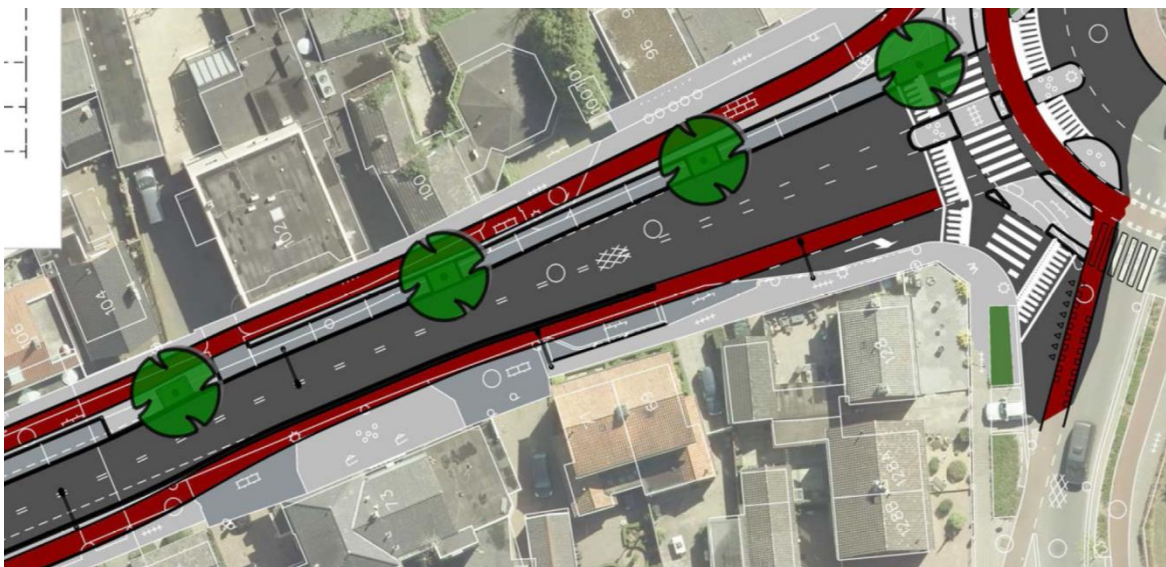
- 3) De zijstraten van de Huneborg en de Herickhavestraat zouden afgesloten kunnen worden voor autoverkeer, zodat er geen conflicten meer bestaan. De slinger in het fietspad ter hoogte van huisnummer 198 is acceptabel, mits het er geen obstakels (ook geen schuine stoeprand) in deze bocht liggen. Deze situatie is vergelijkbaar met de Sloetsweg ter hoogte van het woonhuis dat staat tussen Nijhof Schoenen en Autocentrum Hengelo Beheer. De bewoner heeft destijds zelf gekozen voor de extreme straatligging, want hier is gezien de kavel indeling, absoluut geen noodzaak voor geweest.



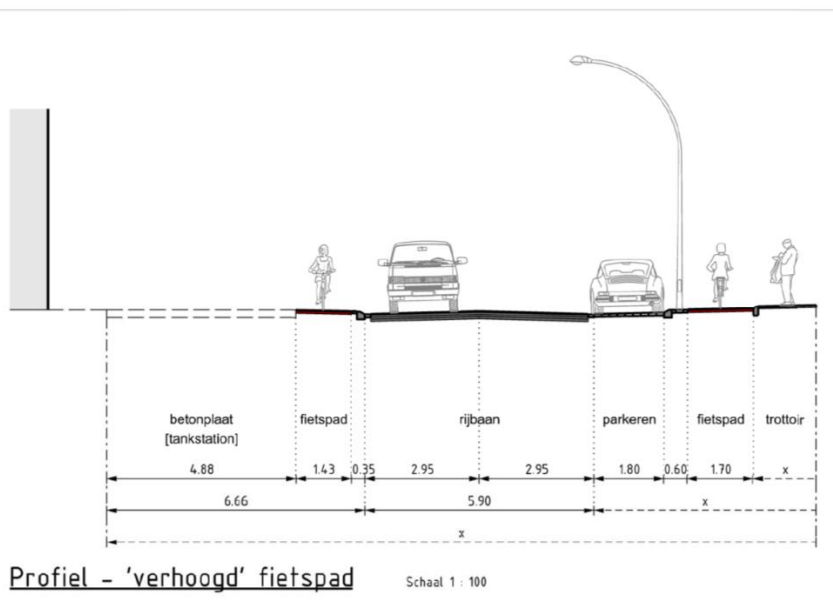
- 4) In de huidige situatie rijden de fietsers mee bij groen voor de auto. Hoe wordt dit in de nieuwe situatie? Kan een apart fietsverkeerslicht de enorme fietsstroom wel aan? Wachttijden voor fietsers van meer dan 2 minuten zijn niet acceptabel.



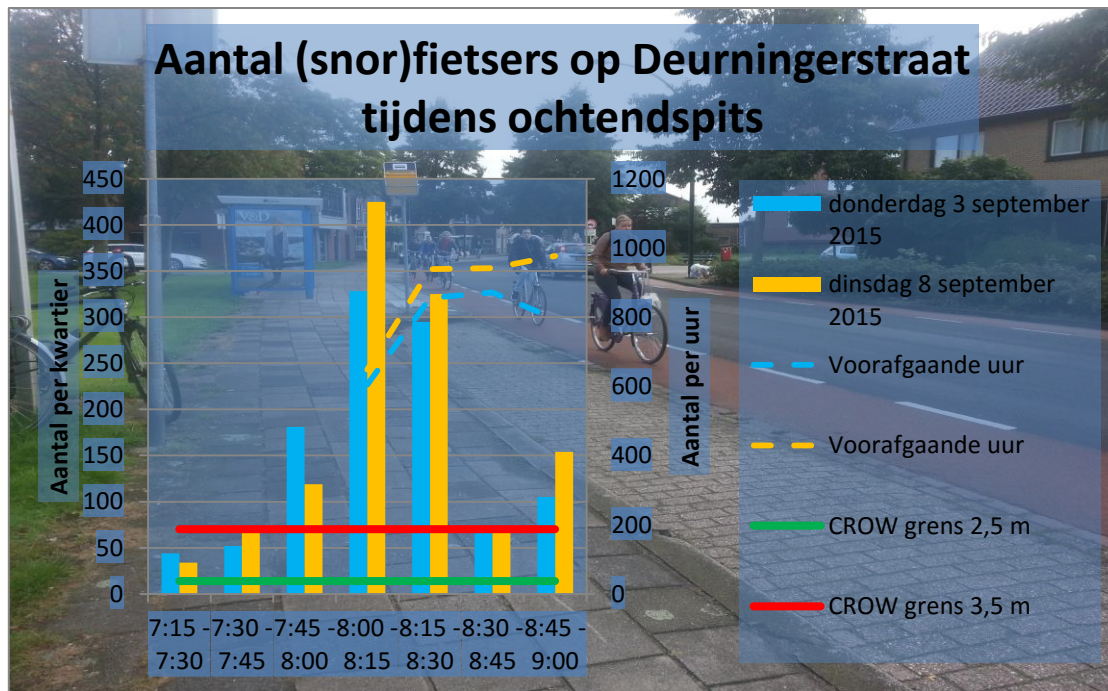
- 5) Afsluiting van Peckedam en Backenhagenlaan is optimaal voor veiligheid fietsverkeer. Ook moeten bus passagiers



- 6) Fietspad achter de benzinepompen langs geeft geen conflicten bij bevoorrading door tankwagens. De “turbo” rechtsafslag op de rotonde is geen standaard situatie en dient daarom vermeden te worden op dit zeer drukke kruispunt. De primaire functie van de rotonde is namelijk snelheidsremming en die basisfunctie wordt hier buiten werking gesteld. Zwaar vrachtverkeer wat de bocht niet kan halen kan altijd nog een extra rondje over de rotonde maken. Begroeiing op de rotonde dient altijd laag te blijven, zodat zichtbaarheid fietsers nooit beperkt is.



- 7) Ook de breedte ter hoogte van de Slagerij Koekenberg is terug gebracht. Er zou hier ook gekozen kunnen worden om fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Andere optie is om de lantaarnpaal plaatsing gunstiger te kiezen, waardoor de 60 cm ruimte aan het fietspad kan worden toegevoegd. De breedte van het trottoir is niet gedefinieerd. Graag een schatting. Willen deze ondernemers geen fietsparkeer voorziening?
- 8) De situatie rondom de benzinepomp mag het verdere proces niet vertragen en liefst dat deze situatie voorlopig even buiten beschouwing wordt gelaten, omdat het slechts een zeer klein gedeelte vormt van het totale project, en dit kan later altijd nog worden aangepakt.
- 9) Ter hoogte van de geplande bushaltes moeten alle obstakels en randen vermeden worden, omdat fietsers hier moeten kunnen uitwijken voor uitstappende busreizigers die feitelijk óp het fietspad moeten uitstappen. Ook zou de Abri aan de kant van de Backenhagenstraat in de groenstrook gezet kunnen worden, zodat hij geen verder zicht op deze kruising ontnemt.
- 10) Resultaten van het fiets tellingsonderzoek, zoals uitgevoerd door vrijwilligers van de Fietzersbond, afdeling Hengelo. Hierbij valt op te merken dat het aantal voetgangers nihil was.



11) De tellingen geven aan dat de capaciteit volgens de CROW richtlijn (zie tabel volgende bladzijde) een fietspad breedte (in de richting noord-zuid) rechtvaardigt van 3,5 meter. De voorgestelde 2,0 meter is dus verreweg ontoereikend in deze situatie. Een schuuvrije ruimte van 2,5 meter, zonder obstakels of randen zou een alternatief kunnen zijn.

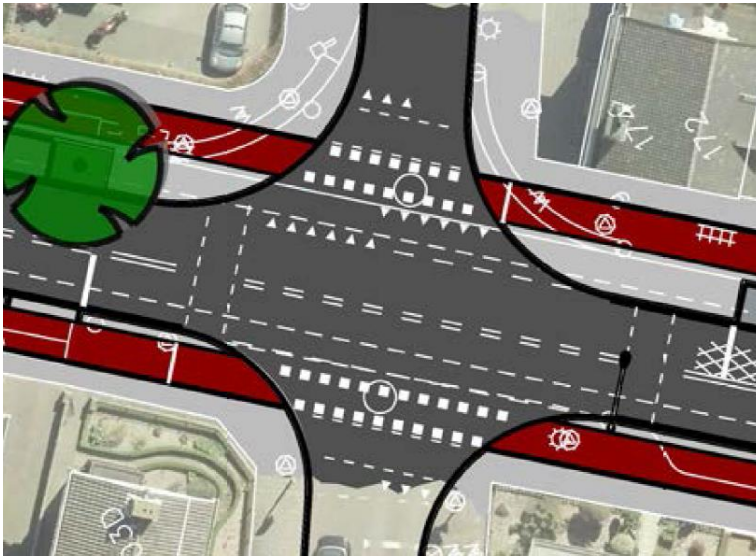
EENRICHTINGSVERKEER		TWEERICHTINGSVERKEER	
maximaal 10% bromfietsen			
Spitsuurintensiteit in 1 richting	Breedte fietspad (m)	spitsuurintensiteit in 2 richtingen	breedte fietspad (m)
0 – 150	1.50	0 – 50	2.00
150 – 750	2.50	50 – 150	2.50
> 750	3.50	> 150	3.50
minimaal 10% bromfietsen			
0 – 75	2.00	0 – 50	2.00
75 – 375	3.00	50 – 100	3.00
> 375	4.00	> 100	4.00

Bron: Crow, Tekenen voor de fiets (eigen interpretatie)

12) Blokmarkeringen graag aanbrengen volgens CROW V41 richtlijn, maar wel dusdanig dat de markeringen minimaal beslag leggen op het gladde (rode) asfalt, zodat je comfortabel met twee fietsers naast elkaar hier overheen kunt rijden, zonder een wasbord effect te hoeven incasseren. De wegbeheerder mag zelf L bepalen. Er is namelijk géén dwingende relatie gelegd tussen L en de breedte van het fietspad. In dit geval is ons voorstel:

- $F = \text{breedte fietspad} = 2,0$
- $d = 0,5 \text{ meter}$
- $L = F + 2 \times d = 3,0 \text{ meter}$

13) Waarom wordt het rode asfalt niet doorgetrokken over de kruising?



14) Zijn de gekozen bomen (Noorse Esdoorn) wel geschikt om zo dicht langs fietspaden te planten? In deze presentatie lezen we dat de esdoorn gevoelig is voor opdruk:

- [http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Presentatie%20Judith%20Westerink%20-%20Fietspaden%20en%20boomwortels%20\(101105\).ppt](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Presentatie%20Judith%20Westerink%20-%20Fietspaden%20en%20boomwortels%20(101105).ppt)
- Aan de Troelstrastraat (Essen) schijnen de bomen slecht te gedijen, ondanks de inspanningen die hier gepleegd zijn.
- Ons advies: geen bomen, of probeer eens de lijsterbes (zie foto hiernaast).

Boomsoort	% opdruk	Boomsoort	% opdruk
Robinia	68	Hazelaar	42
Plataan	65	Linde	41
Esdoorn	64	Meidoorn	35
Paardek.	62	Lijsterbes	29
Eik	47	Gemiddeld	52



15) Plaatsing van de lantaarn palen is gepland midden in de ruimte voor het langzaam verkeer.

Aan de Bornsestraat ter hoogte van nummer 113 (zie onderstaande foto) staan de palen ook strak langs de auto rijbaan, en dit lijkt ons ook in dit geval een betere oplossing. De palen vormen zo meteen een optische barrière tussen het snelle en langzame verkeer, en dat is wat ons betreft een extra win-situatie voor de fietsveiligheid. Ook bespaart het kosten doordat de oversteek van de lantaarnpalen 3 meter korter kan worden.

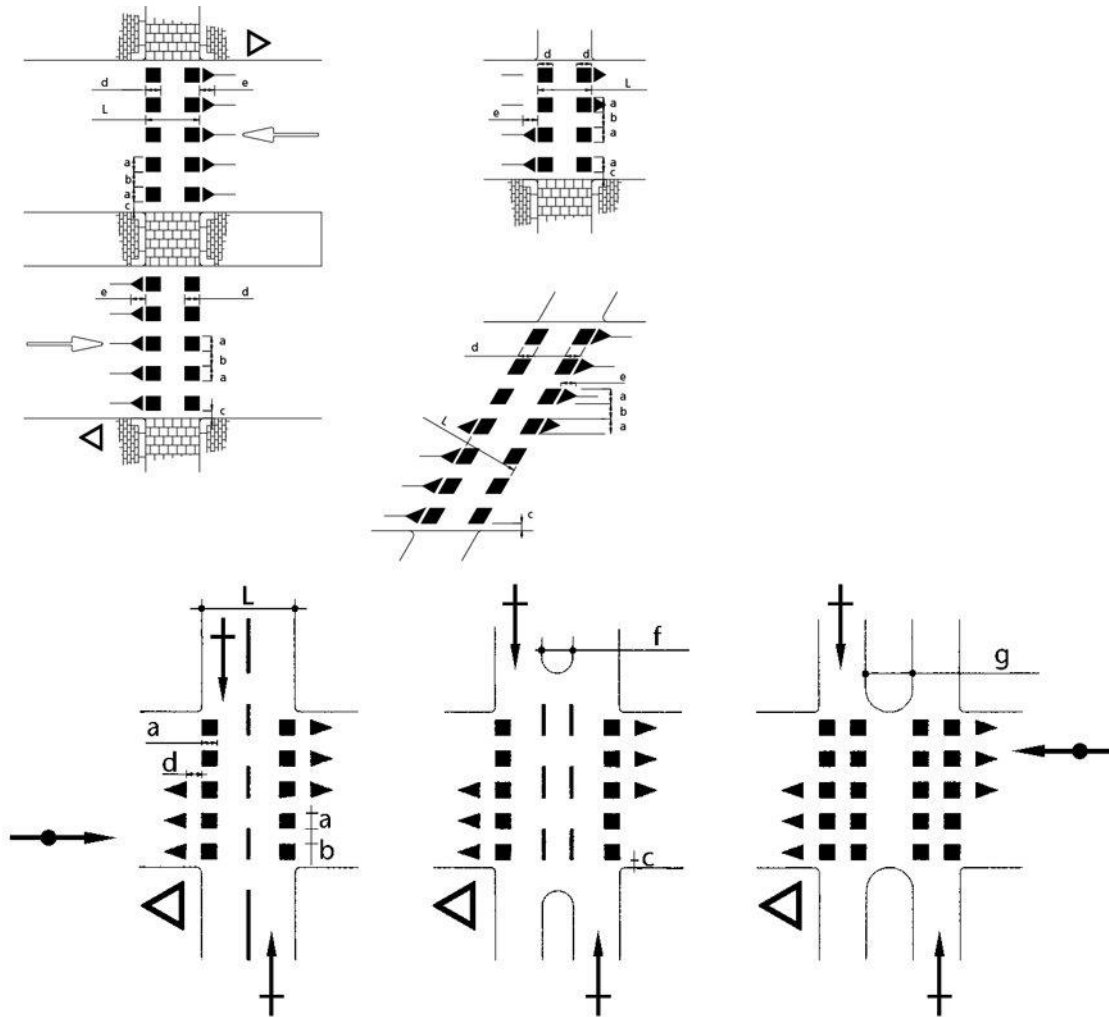


Bijlage 1:

V41 Markering fietsoversteek op wegvak met voorrang voor fietsroute



Omschrijving	Markering fietsoversteek op wegvak met voorrang voor fietsroute
Functie	aanduiden voorrangssituatie
Toepassing	gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom erftoegangsweg binnen en buiten de bebouwde kom hoofd fietsroute als kruisend verkeer voorrang moet verlenen aan overstekende fietsers
Uitvoering	bord B6 op kruisende rijrichting verharding fietsroute doorzetten over rijbaan (indien mogelijk) blokmarkering van thermoplastisch materiaal, wegenvverf, voorgevormd plakmateriaal of bestratingsmateriaal haaientanden op rijbaan op beide naderingsrichtingen van het oversteekpunt bij voorkeur fysieke maatregelen die de snelheid van het autoverkeer verlagen parallellogrammen, waarvan de zijden (nagenoeg) evenwijdig lopen aan de as van de rijbaan respectievelijk de as van de oversteekplaats extra aandacht voor oversteek als het een solitair fietspad betreft (in verband met informeel voorrangsgedrag op hoofdrijbaan) <i>geen</i> blokmarkering als overstekende fietsers niet voorrangsgerechtigd zijn bij tweerichtingspad pijlen op wegdek ter plaatse van de oversteek om het tweerichtingsverkeer te benadrukken
Maatvoering	$L > 1,50$ m (bij eenrichtingsverkeer) $L \geq 3,00$ m (bij tweerichtingsverkeer) $a = 0,50$ m $b = \text{circa } 0,50$ m $c \geq 0,5 \times a$ $d = 0,50 (> 0,30)$ m
Overwegingen	accentuering oversteekpunt verlaging snelheid leidt tot grotere veiligheid (alleen indien ook snelheidremmer wordt aangebracht) bij gebruik van blokmarkering in situaties waar de fietser geen voorrang heeft, kan ten onrechte de suggestie van voorrang voor het fietsverkeer worden gewekt
Combinatiemogelijkheden	visuele ondersteuning verhoogd kruispuntsvlak snelheidverlagende voorzieningen verkleinen oversteeklengte verkeerslichten
Alternatieven	rotonde ongelijkvloerse kruising





Gemeente Hengelo

Fietsersbond - Hengelo
T.a.v. de heer M.J. Gilde
Beursstraat 10 6
7551 HV Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp
Beantwoorden afsluitende
inspraakreactie fietsersbond

Zaaknummer
1102229

Uw kenmerk

Datum
09-02-2016

VERZONDEN 10 FEB. 2016

Geachte heer Gilde,

Op 8 december 2015 heeft u namens de fietsersbond Hengelo een aanvulling ingediend op uw eerdere inspraakreactie met betrekking tot het definitieve ontwerp voor de Deurningerstraat. Hierin verzoekt u de gemeente om schriftelijk duidelijkheid te geven over vraag 11 tot en met vraag 15.

Allereerst dank voor de betrokkenheid van de fietsersbond bij het project Deurningerstraat en voor de door u ingediende inspraakreactie. Hieronder leest u de beantwoording van de gemeente met betrekking tot vraag 11 tot en met vraag 15.

Vraag 11: Tellingen rechtvaardigen volgens CROW-richtlijnen een fietspadbreedte van 3.50 meter. De voorgestelde 2.00 meter is dus verreweg ontoereikend in deze situatie. Een schuuvrije ruimte van 2.50 meter zonder obstakels of randen zou een alternatief kunnen zijn.

Door de beperkte beschikbare ruimte in de Deurningerstraat kunnen de fietspaden niet breder worden uitgevoerd dan 2 meter. Een bredere schuuvrije ruimte dan 2 meter is niet haalbaar, doordat de gemeente de voorkeur geeft aan een scheidingsband tussen fietspad en voetpad. Wel wordt gekozen voor een schuine band met beperkt hoogteverschil die eventueel overrijdbaar is door fietsers.

Vraag 12: Voorgesteld wordt om de fietsoversteken met blokmarkering te verbreden naar 3.00 meter, waardoor fietsers geen hinder ondervinden van deze markering.

De fietsoversteken met blokmarkering worden niet verbreed, waardoor het kruispunt zo compact mogelijk blijft. De blokmarkering wordt aangelegd binnen de fietspadbreedte van 2.00 meter, zoals ook elders in Hengelo gebeurt.

Vraag 13: Waarom wordt het rode asfalt niet doorgetrokken over het kruispunt Deurningerstraat - Castorweg?

Het rode asfalt wordt doorgetrokken over het kruispunt Deurningerstraat - Castorweg. Dit stond nog niet in het definitieve ontwerp, maar wordt wel opgenomen in het uitvoeringsontwerp.

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres stadhuis

E-mailadres

E-mailadres
gemeente@hengelo.nl

Telefoonnummer
14 074