

MEMO

Onderwerp:

Wijzigingen nav inspraakreacties en
Reacties punten Fietzersbond

ISO 9001 gecertificeerd

Kampen,
9 juni 2016

Projectomschrijving:
160056 Kinderhuisvest eo

Van:
J. Hendriks

Aan:
J. Kippersluis

Inleiding

Het voorlopig ontwerp Kinderhuisvest eo heeft in de periode 1 april – 13 mei 2016 ter inzage gelegen. Hierop is een aantal reacties binnengekomen. Deze reacties zijn verwoord en toegelicht in de reactie-nota. Op basis van de ingediende reacties is het voorlopig ontwerp richting het definitieve ontwerp op een aantal punten gewijzigd.

De Fietzersbond heeft (naast het indienen van een inspraakreactie) via een mail (d.d. 25 mei 2016) aangekondigd een schouw te willen uitvoeren op de Kinderhuisvest/Kenaupark. Op een aantal punten in het plangebied wensen zij wijzigingen ten opzichte van het voorlopig ontwerp.

Middels deze memo zullen de wijzigingen tussen voorlopig ontwerp en definitief ontwerp worden verwoord. Daarnaast worden de punten van de Fietzersbond behandeld en toegelicht, waarbij eveneens de argumenten van de politie, Rover en Connexxion worden weergegeven.

Wijzigingen richting definitief ontwerp

Oversteek Zijlbrug

Om de attentie op het kruispunt te verhogen en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verlagen is in het voorlopig ontwerp voorgesteld het kruispunt inclusief voetgangers-oversteek te voorzien van een plateau. Gezien de busroutes die dit punt passeren worden busvriendelijke drempels toegepast. In het ontwerp is ervoor gekozen om, in plaats van een middengeleider, opstelruimte aan de zijkant van de weg te bieden aan het fietsverkeer. Deze opstelruimte is voldoende breed, zodat fietsers in noord-zuid richting niet worden gehinderd door fietsers die oversteken.

Op aanraden van de politie wordt in het definitief ontwerp het talud van het plateau circa 5 meter in zuidelijke richting verplaatst. Automobilisten kunnen op deze manier horizontaal (zonder deels op het talud te staan) opstellen voor het zebrapad. De toegang richting Zijlstraat wordt vormgegeven met inritblokken in plaats van haaiantanden (conform de

aansluitingen Nieuwe Gracht). Aanvullend heeft de politie de suggestie gedaan om de attentie op voetgangers te verhogen met aanvullende maatregelen (Eventueel LED-verlichting in combinatie met sensoren om het autoverkeer te laten weten dat voetgangers gebruik maken van de oversteek).

Zowel Rover als Connexxion geven in hun inspraakreacties aan dat ter plaatse van de oversteek geen middengeleider moet komen. Dit omdat een middengeleider door de beperkte fysieke ruimte slechts een kleine middengeleider zal zijn. De grotere aantallen fietsers die hier oversteken passen dan niet op het middengeleider en zullen de rijbaan blokkeren, waarmee gevaarlijke situaties ontstaan.

Kanalisatiestrepen ter hoogte van fietsoversteken

Ter hoogte van de Magdalenastraat en de fietsoversteken ter hoogte van de Nieuwe Gracht worden kanalisatiestrepen aangebracht. Hiermee wordt de attentie op de overstekend fietsverkeer vergroot.

Dubbele as-markering

De route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan wordt de voorrangsroute met de hierbij behorende uitstraling (vrijliggende fietsvoorzieningen, 50 km/uur en een asfaltverharding). In het ontwerpproces is deze keuze gemaakt om enerzijds de route te benadrukken en anderzijds een eenduidige en hiermee verkeersveilige en herkenbare uitstraling te geven. Hierbij hoort ook een as-markering.

Over het gehele traject Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan wordt in het definitieve ontwerp een dubbele as-markering aangebracht in plaats van een enkele as-markering. Hiermee wordt de functie van de weg (gebiedsontsluitingsweg-B) over deze route extra benadrukt.

Rover en Connexxion zijn positief over de voorgestelde maatregelen (versmallen rijbaan tot 6,0 meter en vrijliggende fietsvoorzieningen langs de route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan) ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Attentieverhoging brug Nieuwe Gracht

Ter plaatse van de aansluiting met de Nieuwe Gracht verdwijnt de opstelstrook voor linksafslaand verkeer richting Nieuwe Gracht. Hiermee ontstaat ruimte om het principe van de route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan door te zetten (vrijliggende fietsvoorzieningen). In het ontwerp is gekozen voor opstelruimte aan de zijkant van de weg te bieden aan het fietsverkeer in plaats van een middengeleider (conform de situatie ter hoogte van de Zijlbrug). Deze opstelruimte is voldoende breed, zodat fietsers in noord-zuid richting niet worden gehinderd door fietsers die oversteken.

In het definitief ontwerp wordt ter plaatse van de huidige brug over de Nieuwe Gracht de brug benadrukt door het aanbrengen van taludmarkering. Hiermee (en het aanbrengen van kanalisatiestrepen) wordt de attentie op de brug en de overstekende fietsers vergroot.

Inrichting Kenaupark

Door het omdraaien van de voorrang ten behoeve van de route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan en de aanvullende maatregelen op deze route (vrijliggende fietsvoorzieningen en as-markering) biedt dit mogelijkheden voor de noordzijde van het Kenaupark. In het ontwerpproces is gezocht naar een manier dat enerzijds recht doet aan de monumentale status van het park en anderzijds voorziet in het verkeersaanbod. Om deze reden is in het

ontwerp gekozen voor een 30 km/uur regime voor het deel van het Kenaupark tussen de Kinderhuisvest en de Kinderhuissingel. Dit biedt tevens de mogelijkheid de versnippering van de openbare ruimte tegen te gaan door het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer op dezelfde rijloper af te wikkelen.

In het definitieve ontwerp wordt de rijloper van het Kenaupark in noordelijke richting verder versmald naar 5 meter zonder aparte fietsvoorzieningen/rabatstroken. De groenvoorziening op de kop van de Rozenstraat wordt beter ingepast, waarbij de bestaande bomen een plek krijgen met betere groeimogelijkheden.

Rover en Connexxion zijn positief over de gewijzigde voorrangssituatie:

- ▲ *'We zijn blij dat de voorrangssituatie bij het Kenaupark aangepast is in het VO. De huidige situatie is namelijk erg onveilig: Ik fiets twee keer per week in de ochtendspits naar het station en dan wil ik rechtdoor fietsen naar het Kenaupark. De vaak lange, gelede bussen willen echter rechtsaf naar de Parklaan. Als ik niet oppas rijdt ik zo maar in de dode hoek. Ook als buschauffeur heb ik dit ervaren: toen ik hier als chauffeur in een 12 meter les-bus reed, had ik grote moeite met fietsers naast de bus. We zijn dan ook blij met het ontwerp in het VO. De bocht wordt versmald van 10 meter (huidig) naar 8 meter (ontwerp), er zal daarom niet hard gereden kunnen worden (de ontwerper verwachtte 20-25 km/u). Fietsers krijgen een eigen, vrijliggend fietspad. De voorrangssituatie wordt logisch en veilig omdat er geen dode hoek meer is. Goed voor de vele treinreizigers die op deze route fietsen.'*
- ▲ *'In het voorgestelde wegprofiel voor de Kinderhuisvest en het Kenaupark worden vele maatregelen getroffen om de weg verkeersveiliger te maken. Zo wordt de wegbreedte versmald, worden meer fietsvoorzieningen gerealiseerd en is een plateau ingepland ter hoogte van de Zijlstraat. Deze maatregelen drukken de snelheid van het autoverkeer. In het algemeen kunnen we de keuzes begrijpen en steunen het uitgangspunt dat de belangrijke busroute een ontwerpsnelheid van 50 km/h behoudt. Ook spreekt het ons aan dat de route KinderhuisvestKenauparkParklaan de doorgaande route wordt. Dit sluit beter aan bij de functie van de wegen dan de huidige situatie.'*

Punten Fietsersbond

1. Het oversteken van fietsers van en naar de Zijlbrug

FB pleit voor een middengeleider, inclusief plateau en zebrapaden. Een middengeleider op deze punten wordt om de volgende redenen afgeraden:

- ▲ Opstelruimte aan de zijkant komt te vervallen (fietsverkeer in noord-zuid richting moet dan uitwijken voor fietsverkeer dat wil oversteken)
- ▲ Aanwezige parkeerplaatsen nabij de Zijlstraat komen te vervallen.
- ▲ Fietsverkeer zal zich gaan opstellen op de middengeleider, met aan weerszijden van de middengeleider gemotoriseerd verkeer, wat leidt tot gevaarlijke situatie in het midden van de rijbaan.
- ▲ Bevoorradend verkeer van en naar de zijstraten ondervinden hinder van de middengeleiders, wat leidt tot een extra ontwerpoppgave.
- ▲ De rijbaan moet ter plaatse van de middengeleiders uitbuigen, wat ten koste gaat van de fysieke ruimte tussen fietspad en rijbaan.
- ▲ Uitbuigen van de rijbaan gaat gepaard met bochtverbreding ten behoeve van de bereikbaarheid van grote voertuigen.

Daarnaast geven zowel Rover als Connexxion in hun inspraakreacties aan dat ter plaatse van de oversteek geen middengeleider moet komen. Dit omdat een middengeleider door de beperkte fysieke ruimte slechts een kleine middengeleider zal zijn. De grotere aantallen fietsers die hier oversteken passen dan niet op de middengeleider en zullen de rijbaan blokkeren, waarmee gevaarlijke situaties ontstaan.

2. De situatie nabij de Katoenbrug (Kinderhuissingelbrug)

FB pleit ook hier voor een middengeleider gecombineerd met een plateau en zebrapad. Om dezelfde redenen als bij de oversteek Zijlbrug wordt ook hier opstelruimte aan de zijkant van de weg gezocht. In het definitieve ontwerp wordt de brug over de Nieuwe Gracht als plateau gemarkeerd en de fietsoversteken extra benadrukt door middel van kanalisatiestrepen.

3. De situatie op de kop van het Kenaupark waar de fietsers richting viaduct uit de voorrang worden gehaald

FB pleit voor behoud huidige voorrangsregeling voor fietsers vanuit de Kinderhuisvest in noordelijke richting.

De route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan wordt de voorrangsroute met de hierbij behorende uitstraling (vrijliggende fietsvoorzieningen en een asfaltverharding). In het ontwerpproces is deze keuze gemaakt om enerzijds de route te benadrukken en anderzijds een eenduidige en hiermee verkeersveilige en herkenbare uitstraling te geven. Voor het kruispunt betekent dit een gewijzigde voorrangssituatie, waarbij fietsverkeer vanaf de Kinderhuisvest in noordelijke richting voorrang moet verlenen. Mede naar aanleiding van het cameraonderzoek en van het overleg met de fietsersbond d.d. 24 februari 2016 wordt voor de overstekende fietsers voorzien in een middeneiland om de oversteek in twee keer te kunnen maken. Daarnaast voorziet het ontwerp in een compact kruispunt waarmee de overzichtelijkheid wordt vergroot.

De bocht aan de westzijde van het kruispunt wordt voorzien van een smallere rijbaan (8meter), waarmee de snelheid beperkt blijft tot circa 30 km/uur. (Uit recente tellingen is gebleken dat er nu in deze bocht ook circa 30 km/uur wordt gereden.) Het zicht op overstekende fietsers is voldoende om veilig over te steken.

4. De gevolgen die het verdwijnen van het 2-richtingen fietspad heeft voor de fietsers richting station.

FB pleit voor behoud fietsvoorzieningen Kenaupark en in het bijzonder het tweerichtingen fietspad aan de noordzijde van het Kenaupark tussen Rozenstraat en fietstunnel.

In het ontwerpproces is gezocht naar een manier dat enerzijds recht doet aan de monumentale status van het park en anderzijds voorziet in het verkeersaanbod. Om deze reden is in het ontwerp gekozen voor een 30 km/uur regime voor het deel van het Kenaupark tussen de Kinderhuisvest en de Kinderhuissingel. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om 'sluipverkeer' via de Kinderhuisvest en het Kenaupark te ontmoedigen, en ontstaat de mogelijkheid om de inrichting van de weg beter te doen passen bij het monumentale park. Dit biedt tevens de mogelijkheid de versnippering van de openbare ruimte tegen te gaan door het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer op dezelfde rijloper af te wikkelen. Naar verwachting zal deze inrichting eveneens leiden tot vermindering van het gemotoriseerde verkeer door het Kenaupark (verkeer van zuid naar noord zal meer gebruik gaan maken van de Kinderhuissingel). Fietsers van west naar oost

en vice versa maken overigens steeds meer gebruik van de noordzijde van het spoor om richting fietsenstalling te komen.