



Nationaal verkeerskundecongres 2016

Fietsstraten, de introductie voorbij

Rico Andriesse

(Auteur is werkzaam bij Goudappel Coffeng)

Robert Hulshof

(Auteur is werkzaam bij CROW)

Samenvatting

Fietsstraten zijn in opkomst. Steeds vaker passen wegbeheerders deze inrichtingsvorm van een fietsroute in een verblijfsgebied toe. Inmiddels zien we vele uitvoeringsvormen in de praktijk, maar er is weinig kennis over de daadwerkelijke effecten op het gebied van verkeersveiligheid, comfort en beleving. Wat werkt wel, wat niet? Hoog tijd om de beschikbare kennis en ervaringen te vertalen naar aanbevelingen voor toepassingsmogelijkheden en inrichtingsaspecten van de fietsstraat.

CROW is in samenwerking met Rijkswaterstaat WVL in het voorjaar van 2016 een project gestart om de huidige kennis op een rijtje te zetten, met ruimte voor empirisch onderzoek in het najaar. De bevindingen van de eerste onderzoeksresultaten worden in deze paper gepresenteerd.

Trefwoorden

Fiets, fietsstraten, richtlijnen, ontwerp, onderzoek

CROW-Fietsberaad werkt in samenwerking met Rijkswaterstaat WVL aan een nieuwe publicatie over fietsstraten. De publicatie wordt in twee delen samengesteld. In eerste instantie is de bestaande literatuur geanalyseerd en worden de kenmerken van en ervaringen met bestaande fietsstraten op een rij gezet. In het najaar van 2016 is er ruimte voor aanvullend onderzoek dat CROW-Fietsberaad graag in samenwerking met wegbeheerders gaat uitvoeren.

Onderzoek in twee delen

Voor het eerste deel van het onderzoek is een inventarisatie uitgevoerd van de fietsstraten in Nederland. Van 15 fietsstraten waren in een of andere vorm meet- en evaluatiegegevens beschikbaar. Van 10 fietsstraten is in het kader van dit onderzoek met veldwerk een aanvullende inventarisatie van kenmerken en een korte beoordeling door omwonenden en gebruikers uitgevoerd.

De hiernavolgende bevindingen zijn opgesteld op basis van de eerste onderzoeksresultaten en de input van een breed samengestelde begeleidingscommissie. Nog niet alle kennislacunes met betrekking tot de fietsstraten zijn opgevuld. Hier en daar is wel een voorzet gemaakt en een deel zal beantwoord worden met aanvullend onderzoek. Maar op dit moment zijn we benieuwd naar uw mening en hoe u tegen bepaalde discussiepunten aankijkt.

De fietsstraat als inrichtingsvorm

De fietsstraat is een inrichtingsvorm van een fietsroute in een verblijfsgebied, op een erftoegangsweg met de volgende kenmerken:

1. De fietsstraat wordt in beperkte mate mede gebruikt door autoverkeer. Het is dus geen fietspad.
2. Op de fietsstraat zijn maatregelen genomen voor de herkenbaarheid als fietsroute, de positie van de fietser in het profiel en het comfort van de fietsers. Het is dus geen standaard woonstraat.
3. De fietsstraat kent een vorm van menging tussen fietsers en autoverkeer. Er is geen sprake van aparte stroken voor fietsers en auto's.

De publicatie beperkt zich tot fietsstraten binnen de bebouwde kom op erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h.

De fietsstraat vult het gat tussen fietspad en woonstraat

Fietsstraten zijn een poging om het gat op te vullen tussen het aanleggen van fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen, het aanleggen van solitaire fietspaden door woongebied en het fietsen over woonstraten. Het doel is zo veel mogelijk te zorgen voor de lusten, maar niet de lasten van de alternatieve oplossingen. De fietsstraat komt op de volgende manier tegemoet aan de vijf hoofdeisen voor een fietsvriendelijke infrastructuur (Ontwerpwijzer Fietsverkeer, 2016):

Samenhang:

- Lopend door een verblijfsgebied om zo te komen tot een fijnere maaswijdte dan wanneer alleen de gebiedsontsluitingswegen worden gevolgd.
- Met een herkenbare vormgeving, zodat de te volgen route eenvoudig kan worden gevonden.

Directheid:

- Langs verkeersluwe straten zonder oponthoud door grootschalige kruispunten.
- Met voorrang ten opzichte van andere straten in het verblijfsgebied.

Veiligheid:

- Met een hoge mate van verkeersveiligheid door ontvlechting van het auto- en fietsnetwerk.
- Met een volwaardige, veilige inpassing in de krappe profielen van het verblijfsgebied.
- Met behoud van menging van verkeerssoorten met lage snelheid binnen het verblijfsgebied.

Comfort:

- Met een comfortabele, gesloten verharding, zonder overlast van geparkeerde voertuigen.

Aantrekkelijkheid:

- In een verkeersluwe, gezondere omgeving buiten het invloedsgebied van het autoverkeer op de gebiedsontsluitingsweg.
- Met sociale controle door andere verkeersdeelnemers en vanuit aanliggende woningen en functies.

Vele vormen, meer eenduidigheid gewenst

In de eerdere publicatie over fietsstraten werd de fietsstraat neergezet als een functioneel begrip. 'Een hoofdfietsroute door een verblijfsgebied is een fietsstraat.' Dit heeft geleid tot een veelheid aan uitvoeringsvormen van de fietsstraat en dus een breed scala aan ervaringen. Prima om te verkennen wat goed en minder goed werkt, minder helder voor de eenduidigheid van het wegbeeld en de begrijpelijkheid van de fietsstraat. Om meer eenduidigheid te bereiken in de uitvoeringsvormen voor de fietsstraat, is nu een voorzet gedaan voor de basiskenmerken van de fietsstraat. Wat is er minimaal mogelijk om de fietsstraat veilig en herkenbaar te maken? Hoe ziet de ideale vorm eruit, wat is ook nog acceptabel en wat niet?

Keuze voor twee basistypen, drie basisuitgangspunten, zes basiskenmerken

Twee basistypen:

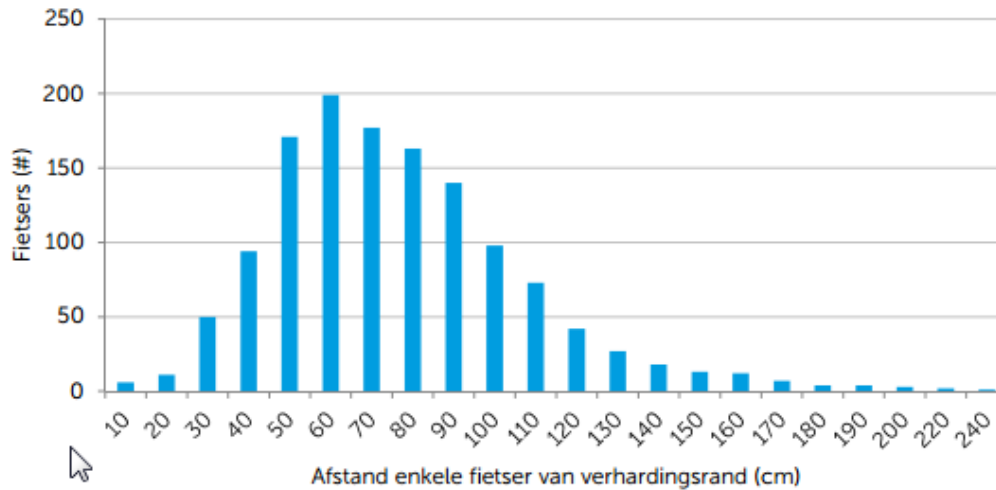
1. Fietsstraat met een rijloper
2. Fietsstraat met twee rijlopers

Met als drie basisuitgangspunten:

1. De fietsstraat heeft een of twee rijlopers gelijkend op een twee- of eenrichtingsfietspad:
 - a. In de breedte:
 - i. Voldoende breedte voor het fietsverkeer.
 - ii. Niet breed genoeg voor twee elkaar tegemoetkomende auto's (bij een rijloper) dan wel als volwaardige rijloper voor auto's (bij twee rijlopers).
 - b. In comfort.
 - c. In uiterlijk.
2. Er is altijd een smalle rabatstrook (< 0,60 meter*) aan de zijkant van het profiel in afwijkend materiaal (klinkers) die:
 - a. Zorgt voor onderscheid met een fietspad.
 - b. Zorgt voor onderscheid met een brede asfaltweg.
 - c. Het verblijfskarakter benadrukt.
 - d. Voorkomt dat fietsers te dicht langs de trottoirband of de geparkeerde auto's rijden.
 - e. Niet zo breed is dat fietsers meer dan ze willen naar het midden van de rijbaan worden gedwongen.
 - f. Niet zo breed is dat de rabatstrook als fiets- of parkeerstrook wordt gezien.

3. Een eventuele middenstrook is:
 - a. Afwijkend van de rijlopers (klinkers).**
 - b. Niet breder dan 1,50 meter om de indruk van een rijstrook te voorkomen.
 - c. Goed te befietsen.***

*) Uit het onderzoek Fiets- en Kantstroken blijkt dat de afstand van circa 60 centimeter de maat is die door de grootste groep fietsers wordt aangehouden. Een grotere maat voor de rabatstrook is daarmee niet per se ongeschikt, maar 'dwingt' fietsers wel steeds verder naar buiten ten opzichte van hun voorkeurspositie.



Figuur 6 Verdeling van de afstand tot de verhardingsrand voor de enkele fietser (zonder tegenligger).

**) Toepassen van een harde middengeleider die niet door autoverkeer kan worden overschreden raden we op basis van de ervaringen af.

***) Alleen als de rijloper de maximale breedte van 2,50 meter heeft, of bij zeer veel fietsers nog breder, kan een middenstrook wordt gerealiseerd die niet uitnodigt om er overheen te fietsen. Uiteraard moet de middenstrook wel zo worden uitgevoerd dat deze geen gevaar oplevert voor fietsers bij een uitwijkmanoeuvre.

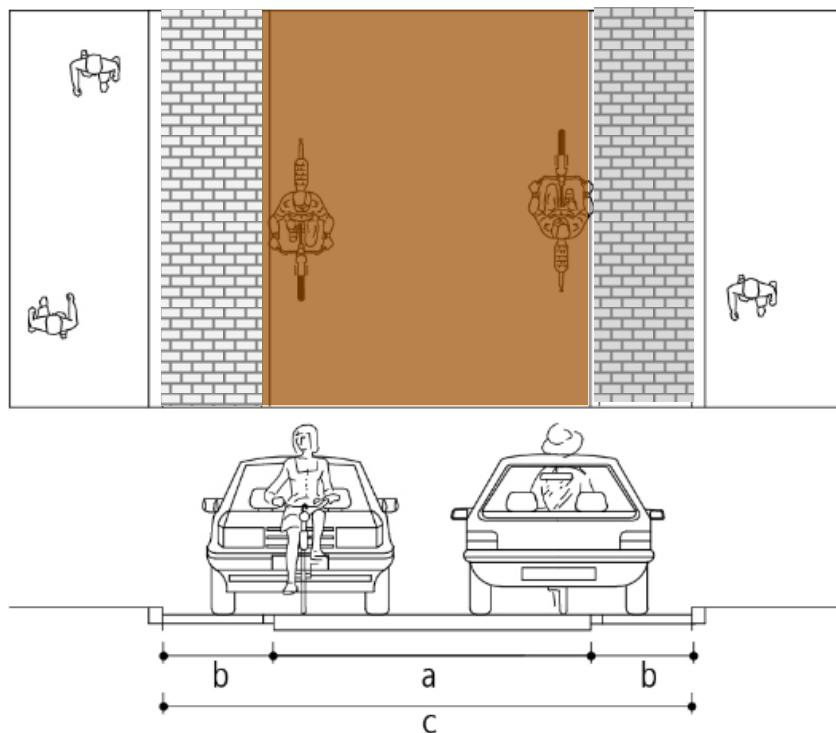
		Basiskenmerk	Ideale vorm	Terugvaloptie	Nooit
1	Rijlopers	Rijlopers met breedte, uitstraling en comfort van een fietsstrook	Rode asfaltloper 2 x 1,70-2,50 m 1x 3,00- 3,50 m	Rood/Bruinteint Comfortabele klinkers zonder vellingkant Extra breedte bij zeer veel fietsers	Tegels Normale klinkers
2	Rabatstrook	Smalle rabatstrook	Rabatstrook in klinkers van 30-60 cm breedte	Streetprint	
3	Voorrang ETW	Voorrang voor de fietsstraat	Voorrangskruispunt	Uitritconstructie	Gelijkwaardig Uit de voorrang
4	Autoparkeren	Geen autoparkeren op de rijbaan	Geen parkeren	Langsparkeren	Op de rijbaan

5	Bord	Herkenbaar als fietsstraat	Fietsstraatbord L51	Borden of markering behorend bij de fietsroute	Bord G11
6	Markering	Geen lengtemarkering		Asstreep in krappe boog	

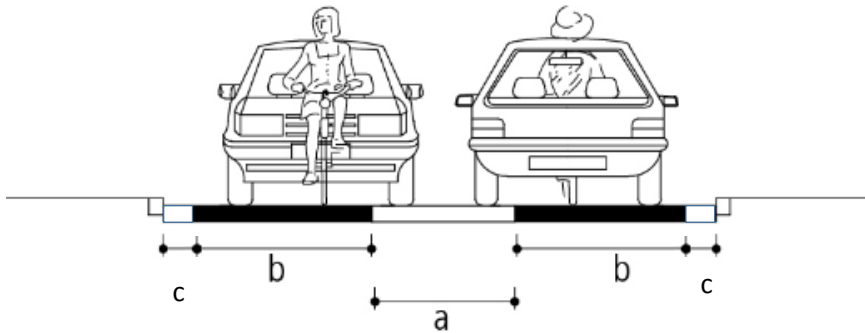
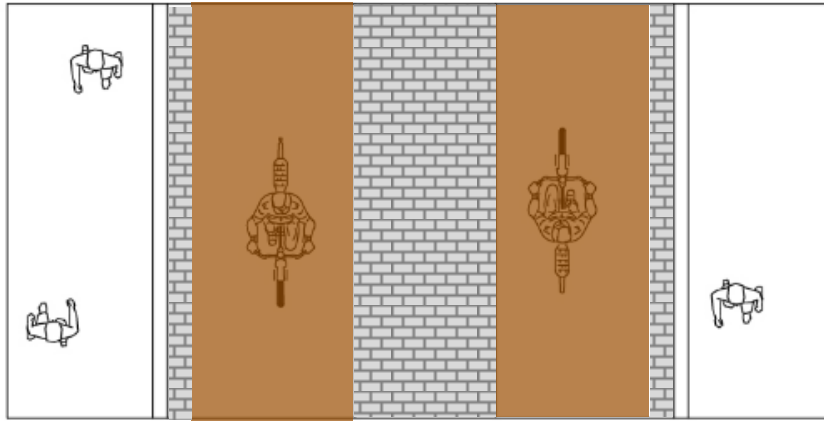
Tabel : Basikenmerken fietsstaten

De maatvoering uitgewerkt

Uitwerking van de maatvoering is weergegeven in de hiernavolgende twee profielen:



	Rabat	rij	rabat	totaal	Opmerking
Min	0,30	3,00	0,30	3,60	Alleen bij eenrichtingsverkeer auto
Max	0,6	3,50	0,60	4,70	Smaller dan de aanbevolen minimale maat van 4,80 meter voor tweerichtingsverkeer auto volgens ASVV2012



	rabat	rij	midden	rij	rabat	totaal	Opmerking
Min	0,3	1,70	0,70	1,70	0,3	4,70	Alleen met vlakke middenberm
Max	0,6	2,25	1,50	2,25	0,6	7,20	Nog breder alleen bij heel veel fietsers

Toepassingsgebied afgebakend

Uit het onderzoek volgt dat de fietsstraat als fietsvoorziening wordt gewaardeerd. Het herkenbare uiterlijk en de comfortabele verharding worden gewaardeerd door de gebruikers (en omwonenden die doorgaans ook gebruikers zijn).

De waardering kent wel een duidelijke samenhang met de auto-intensiteit op de fietsstraat. Hoe meer autoverkeer mede gebruik maakt van de fietsstraat, des te kritischer zijn de gebruikers over de fietsstraat. Tot circa 2.000-2.500 mvt/etm is het merendeel van de reacties positief, daaronder zijn er duidelijk meer kritische geluiden te horen.

De eis aan de verhouding fietsers:auto's van 2:1 zoals in de eerdere publicatie over fietsstraten werd genoemd, wordt in dit onderzoek niet bevestigd. Vanaf een verhouding 1:1 voldoen de onderzochte voorbeelden. Onder 2.500 mvt/etm en met een verhouding fiets:auto van minimaal 1:1 is een fietsstraat dus goed toepasbaar.

En wat te doen met de rest?

Voor het gebied tussen 2.500 en circa 5.000 mvt/etm is dan de vraag welke oplossing de voorkeur verdient. Voor een profiel met fietsstroken plus één rijloper voor het autoverkeer is een breedte van 5,80 meter nodig. [Aanbevelingen fiets- en kantstroken]. Een 'gewoon' gemengd profiel biedt niet de voordelen voor fietscomfort, herkenbaarheid en biedt niet de mogelijkheid om voorrang in te stellen binnen een 30 km/h-gebied.

De beoordeling van de drukke fietsstroken is ook niet slechter dan van de profielen met fietsstroken uit het eerdere onderzoek (de onderzoeksmethode en vraagstelling is overigens niet een-op-een te vergelijken). Het is dus goed mogelijk dat de fietsstraat ook in het gebied tussen 2.500-5.000 mvt/etm de meest geschikte (of zo u wilt, minst slechte) oplossing biedt. Wordt vervolgd.

En hoe zit het met borden en juridische status?

Het begrip Fietsstraat komt in het RVV of BABW niet voor. Het bord fietsstraat (L51) kent dan ook geen juridische status, ook niet als informatief bord. Wel geldt dat binnen 30 km/h-gebieden op fietsroutes, die als zodanig herkenbaar zijn en waarop in beperkte mate autoverkeer voorkomt, voorrang mag worden ingesteld (uitvoeringsvoorschriften BABW). De fietsstraat geeft hieraan invulling.

Er zijn wel (minstens) twee borden voor de fietsstraat in omloop. De leden van de begeleidingscommissie Fietsstraten vinden het van belang dat één, uniform, voor de weggebruikers begrijpelijk, verkeersbord wordt aanbevolen voor de fietsstraat. En de voorkeur gaat hierbij uit naar bord L51.

Bord L51 is nu niet in de bijlage van RVV opgenomen, ook niet als informatief bord. Dat het niet wil zeggen dat het geen officieel toegestaan bord is. Informatieve borden (geen gebod, verbod, adviessnelheid of gevaar) zijn op grond van artikel 4, derde lid, BABW toegestaan. Het bord moet dan bestaan uit een rechthoekig bord, waarop de letters, cijfers of symbolen in een blauw veld zijn geplaatst. Daar voldoet het bord aan. Het blijft echter enkel informatief en houdt geen gebod in.



De begeleidingscommissie wil ook verkennen wat de mogelijkheden zijn om dit bord te laten opnemen in het RVV. Een voordeel hiervan is onder andere dat het bord wordt meegenomen in de rijlessen. Wat er vervolgens nog juridisch bij geregeld kan/moet worden gaan we te zijner tijd verkennen c.q. uitwerken. De onderzoeksvraag die we hierin meenemen is ook of we het bord nog kunnen optimaliseren? (rode kleur auto?). Dit hele traject hoort bij fase 2 (vervolgonderzoek) van het project.

Hoe nu verder? Discussiepunten

We hebben deze bevindingen samengesteld op basis van de eerste onderzoeksresultaten en de input van de expertgroep van CROW-Fietsberaad. Om te beginnen, horen we graag wat u ervan vindt. Biedt de uitwerking voldoende houvast voor het maken van een goede en herkenbare fietsstraat en tegelijkertijd voldoende ruimte om in voorkomende omstandigheden maatwerk te kunnen toepassen? Bent u het eens met de voorgestelde basiskenmerken? Zien we iets over het hoofd? We zijn specifiek op zoek naar input op de volgende discussiepunten:

- Toepassing en status fietsstraatbord L51
- Toepassen asmarkering
- Toepassing rabatstrook in alle fietsstraten
- Bovengrens breedte rabatstrook
- Bovengrens breedte middenstrook

Op zoek naar studiemateriaal en financiering

Daarnaast zijn we op zoek naar wegbeheerders die in aanmerking willen komen voor vervolgonderzoek. Heeft u wegen met een autoverkeersintensiteit van circa 2.500-5.000 mvt/etm die ook een hoofdfietsroute door een verblijfsgebied zijn, niet per se al ingericht als fietsstraat? Dan willen deze straten graag onderzoeken:

- Wat is het gedrag van fietsers?
- Hoe snel rijden de auto's?
- Hoe wordt de straat gewaardeerd door fietsers en omwonenden?
- Werkt een bredere straat beter bij meer autoverkeer?

De exacte onderzoeksopzet wordt nog nader uitgewerkt en is ook deels afhankelijk van de beschikbare middelen. CROW-Fietsberaad heeft onderzoeksbudget beschikbaar, maar zal de geïnteresseerde wegbeheerders vragen of onderzoeksbudget als cofinanciering beschikbaar gesteld kan worden.