

FIETSSTRATEN BUITEN DE BEBOUWDE KOM

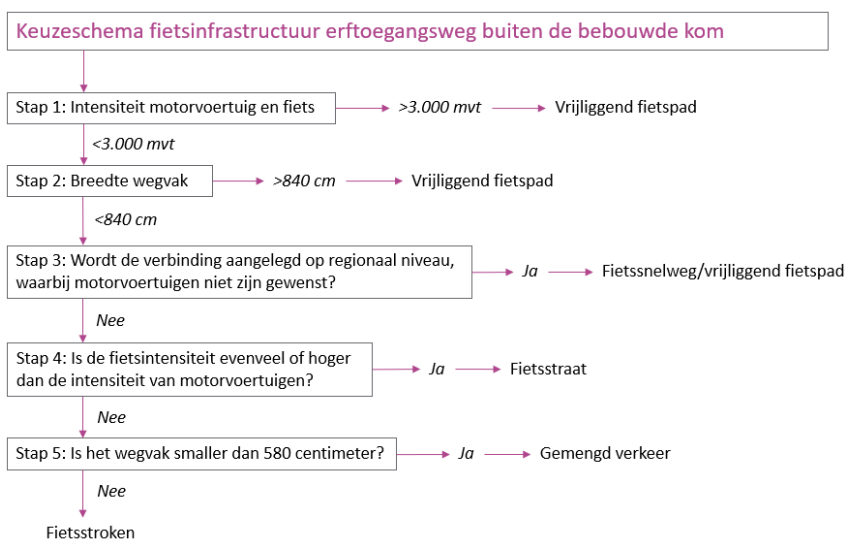
Overheden willen het fietsgebruik in Nederland stimuleren. Om het fietsen te stimuleren wordt geïnvesteerd in fietsinfrastructuur. Hoewel het CROW voor vrijliggende fietspaden, fietsstroken en fietsnelwegen richtlijnen heeft opgesteld, is er voor fietsstraten buiten de bebouwde kom nog geen onderzoek gedaan. Overheden leggen een fietsstraat buiten de bebouwde kom naar eigen inzichten aan. Hierdoor worden fietsstraten buiten de bebouwde kom niet altijd juist toegepast en ontstaan verschillende vormen van fietsstraten. Dit komt de herkenbaarheid en verkeersveiligheid niet ten goede.

Het doel van het onderzoek is het stimuleren van fietsgebruik door (meer) gebruik van fietsstraten buiten de bebouwde kom te maken, waardoor tevens de fietsverkeersveiligheid vergroot. De volgende hoofdvraag is daarbij gesteld: 'Aan welke toepassings- en inrichtingseisen moeten fietsstraten buiten de bebouwde kom voldoen om optimaal te functioneren?' Het goed functioneren van de infrastructuur geldt ook voor fietsstraten buiten de bebouwde kom, is wanneer functie, vorm en gebruik in balans zijn.

Om antwoord te geven op de onderzoeksvraag is een literatuuronderzoek uitgevoerd naar verschillende fietsinfrastructuren. Het literatuuronderzoek over fietsstraten binnen de bebouwde kom is de basis om vier fietsstraten buiten de bebouwde kom te onderzoeken. Uit interviews met de verkeerskundigen van de gemeenten Putten en Utrecht en van het waterschap Scheldestromen in Middelburg zijn gegevens opgehaald over het functioneren van de fietsstraten. De fietsstraat van Apeldoorn richting Teuge is voor het onderzoek grondig onderzocht. Vóór de aanleg van deze fietsstraat in 2019 zijn intensiteiten en snelheden gemeten en hebben camera's de ontmoetingen tussen verschillende verkeersstromen vastgelegd. Na de aanleg is in april 2020 hetzelfde onderzoek nog een keer gedaan. In het onderzoek is een vergelijking gemaakt met de resultaten van het onderzoek uit 2019 met name voor de onderdelen snelheden en ontmoetingen. Nadat de vier fietsstraten zijn onderzocht, zijn de uitkomsten vergeleken met de aanbevelingen voor fietsstraten binnen de bebouwde kom. Hieruit zijn aanbevelingen opgesteld voor fietsstraten buiten de bebouwde kom.

De overheid kan voor het stimuleren van het fietsgebruik en om de verkeersveiligheid te verbeteren verschillende fietsinfrastructuren aanleggen. Om tot een keuze te komen wanneer welke fietsinfrastructuur kan worden aangelegd, is een keuzeschema opgesteld, te zien in figuur 1.1. Een fietsstraat wordt aangelegd als er per etmaal evenveel of meer fietsers zijn dan gemotoriseerd verkeer, bijvoorbeeld 500 fietsers en 500 motorvoertuigen of 2000 fietsers en 800 motorvoertuigen. Tevens wordt met het aanleggen van een fietsstraat prioriteit gegeven aan het fietsverkeer, waarbij gemotoriseerd verkeer zich moet aanpassen aan de fietser. Het voordeel van het toepassen van een fietsstraat is dat er geen extra ruimte nodig is, zoals bij vrijliggende fietspaden. De functie van de weg verandert ook niet voor gemotoriseerd verkeer, de fietsstraat blijft namelijk een erftoegangsweg. In tabel 1 zijn de kenmerken te zien voor het toepassen van fietsstraten buiten de bebouwde kom.

Dit onderzoek is een vertrekpunt voor het aanleggen van fietsstraten buiten de bebouwde kom. In dit onderzoek komt naar voren wanneer fietsstraten worden toegepast en hoe deze fietsstraten worden ingericht.



Figuur 1.1: Keuzeschema aanleggen fietsinfrastructuren buiten de bebouwde kom.

Tabel 1: Kenmerken fietsstraten buiten de bebouwde kom.

	Kenmerken	Toelichting
Functie	Functionaliteit van wegen, een weg kan maar één functie hebben. Voor fiets en gemotoriseerd verkeer	Voor de fietsers moet de fietsstraat in het hoofdfietsnetwerk liggen, een doorgaande functie. Voor het gemotoriseerde verkeer moet de fietsstraat een erftoegangsfunctie hebben.
Vorm	Rijbaanbreedte	De fietsstraat moet niet te smal zijn, vanwege te krappe ontmoetingen. De fietsstraat moet ook niet te breed zijn want gemotoriseerd verkeer gaat sneller rijden. Zodra veel landbouwverkeer gebruik maakt van de fietsstraat, de fietsstraat 5.20 meter breed maken, zodat landbouwverkeer en fietsers elkaar veilig kunnen ontmoeten ¹ .
	Rijbaan-indeling	Om een fietsstraat te herkennen een rabatstrook of een middenstrook toepassen.
	Verharding	Voor comfort en herkenbaarheid van de fietsstraat rood asfalt toepassen.
	Bebording, symbolen en bewegwijzering	Informatiebord L51, zie figuur hiernaast. Voor extra aanduiding van de toegestane snelheid een bord A01 toevoegen.
	Snelheidsremmers	Om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verlagen drempels, plateaus of een knip toepassen.
	Kruispunten	De fietsstraat heeft voorrang, dit is voor fietsers sneller en comfortabeler dan wanneer ze voorrang moeten verlenen.
	Beperkte hinder voetgangers	Positie van de voetganger: bij veel voetgangers liefst een trottoir, anders toegestaan op de weg.
	Verlichting	Fietsstraat volledig verlicht.
	Directe omgeving van de weg	Een gesloten landschap, woningen, bomen en/of struiken zorgen voor een lagere snelheid dan wanneer het een open landschap is.
	Rijbaanlengte	Hoe langer de fietsstraat is, hoe groter de kans dat gemotoriseerd verkeer sneller gaat rijden. Of het gemotoriseerde verkeer moet een gedeelte op de fietsstraat rijden en dan bij de bestemming of kruising zijn. Uit de fietsstraat Apeldoorn – Teuge blijkt dat de V85 op 250 meter, 46 km/u is. Als een fietsstraat langer wordt, moet het gemotoriseerd verkeer of op bestemming zijn, of al keuzemogelijkheid hebben om via een kruising een andere route te volgen.
Bermverharding	Een betonrand of grasbetontegels tegen de fietsstraat aangelegd.	
Gebruik	Homogeniteit in massa	Voetgangers gescheiden, weinig mogelijk gemotoriseerd verkeer. Landbouwverkeer een goed alternatief bieden, of fietsstraat iets breder maken voor het veilig tegemoet komen.
	Homogeniteit in snelheid	Gemiddelde en V85, de snelheid buiten de bebouwde kom zo laag mogelijk, in ieder geval de V85 niet hoger dan 60 km/u. Anders meer kenmerken van de vormgeving toepassen.
	Intensiteit verhouding fiets en gemotoriseerd verkeer	Per etmaal de intensiteiten van fiets en gemotoriseerd verkeer vergelijken. Voor het goed functioneren van een fietsstraat moeten er evenveel fietsers dan motorvoertuigen zijn, bijvoorbeeld 500 fietsers en 500 motorvoertuigen per etmaal.



¹ Gebaseerd op ontwerpruimte van voertuigen (CROW). Voor een fietspaar geldt de ontwerpruimte van 1.70 meter voor het landbouwverkeer is 3.50 meter gebruikt.