

Verkeers [plein]

Een rubriek waarin we dieper ingaan op verkeerskundige en verkeerstechnische zaken waarmee afdelingen te maken krijgen. Deze aflevering gaat over het verschijnsel 'Grijze wegen'.

'Grijze wegen' en wat eraan te doen

Jan van der Horst, kaderondersteuning

'Grijze wegen' zijn wegvakken met kenmerken van zowel een verkeersader als een verblijfsgebied. Er is geen veilige fietsruimte maar wel hinderlijk veel gemotoriseerd verkeer. De onveiligheid is niet te onderbouwen met cijfers, omdat ongelukken met fietsers pas bij zeer ernstige afloop in de statistieken terechtkomen en daarvan zijn er per wegvak per jaar maar heel weinig. Intussen durven ouders hun kinderen er niet op naar school te laten rijden. Parkeerhinder maakt het fietsen extra onaangenaam. De gemeente laat het veelal bij het schilderen van een fietsstrook. In deze bijdrage zetten we met de nieuwe Ontwerpwijzer fietsverkeer als leidraad uiteen welke (inhoudelijke) oplossingsrichtingen denkbaar zijn en welke consequenties die oplossingen hebben.

Ontwerpwijzer fietsverkeer

De nieuwe Ontwerpwijzer fietsverkeer geeft het op de volgende pagina afgedrukte keuzeschema voor fietsvoorzieningen op wegvakken (1). Dat keuzeschema is ook te gebruiken in het geval van 'grijze wegen'. Door te schuiven met de functies en intensiteiten van fiets- en gemotoriseerd verkeer kan het probleem worden verkleind of opgelost. Je belandt dan bij uiteenlopende inrichtingsvormen voor allerlei situaties. Laten we nagaan waar je uitkomt als je met de tabel aan de slag gaat.

We kiezen als vertrekpunt een weg in het (hoofd)fietsroutenet. Zonder fietspaden, met of zonder fietsstroken, met parkeerhinder, een buslijn en hinderlijk veel en/of hardrijdend autoverkeer.

Oplossingsrichting 1: Schuiven met de functie voor het gemotoriseerde verkeer

Intensiteit gemotoriseerd verkeer omlaag

Het aanleggen van een aparte fietsruimte wordt minder urgent beneden een intensiteit van 5000 motorvoertuigen per etmaal binnen de bebouwde kom en 3000 daarbuiten. Maar dan kan de breedte van de weg nog wel zo gering zijn dat elke ontmoeting uitloopt op een confrontatie, of blijft er veel hinder van parkeerders (bijvoorbeeld bij winkels en scholen). Het invoeren van betaald parkeren, het in de hand houden van auto-aantrekkende functies en het verleggen van de auto-ontsluiting van die functies naar een andere route (een verkeersader met fietspaden) kunnen de druk van het gemotoriseerde bestemmingsverkeer verlagen. Het verminderen van het doorgaand autoverkeer is mogelijk met een andere verkeerscirculatie. Eenrichtingverkeer voor auto's kan een lagere intensiteit opleveren en in sommige straten ruimte voor fietspaden scheppen, omdat een rijstrook vervalt. Maar invoering van eenrichtingverkeer voor auto's leidt ook al gauw tot hogere snelheden en dus tot meer risico's bij het oversteken. Soms zal eenrichtingverkeer dus wel wenselijk zijn en soms niet. De meest effectieve wijze van verandering van de verkeerscirculatie is de autoknip: de straat wordt aan het doorgaande autoverkeer onttrokken door een fysieke barrière of door alter-



| Autoverkeer | | | Fietsnetwerkcategorie | | |
|-------------------------|--|--|--------------------------------------|---|---|
| Wegcategorie | Maximumsnelheid autoverkeer (km/uur) | Intensiteit autoverkeer (mvt / etmaal) | Basisnet (< 750 fietsers / etmaal) | Fietsroute (500 - 2500 fietsers / etmaal) | Hoofd fietsroute (> 2000 fietsers / etmaal) |
| Erftoegangsweg | 30 | 1 - 2500 | Gemengd verkeer | | Fietsstraat |
| | | 2000 - 5000 | | | Fietspad of fietsstrook |
| | | > 4000 | Fietsstrook of fietspad | | |
| Gebieds-ontsluitingsweg | 50 | 2 x 1 rijstrook | Fietspad of parallelweg | | |
| | | 2 x 2 rijstroken | | | |
| | 70 | Niet relevant | (Brom)fietspad of parallelweg | | |

Tabel 1. Keuzeschema wegvakken binnen de bebouwde kom (Ontwerpwijzer fietsverkeer pag. 108).

nerend eenrichtingverkeer. Bij de laatste ingreep is de rijrichting aan weerszijden van een zijweg tegengesteld en daarmee wordt de straat feitelijk geblokkeerd voor doorgaand verkeer. Wel is het bij een autoknip oppassen voor ongewenst autoverkeer op andere wegen. Uiteindelijk is het de bedoeling dat al het doorgaande autoverkeer belandt op gebiedsontsluitingswegen waar het fietsverkeer al een eigen ruimte heeft.

Maximumsnelheid omlaag

De eis vanuit het duurzaam veilig-principe is: kun je niet scheiden, ga dan naar de laagst mogelijke maximumsnelheid. Als er geen ruimte is voor scheidend werkende fietsstroken of fietspaden met voldoende capaciteit en als de functie van de betreffende weg in het fietsnetwerk blijvend een (hoofd)route is, dan is tenminste verlagings van de maximumsnelheid tot 30 km/uur noodzakelijk om het probleem te verkleinen. Sommige wegbeheerders redeneren dat de politie zonder een passende inrichting met drempels en andere snelheidsremmers de 30 km/uur niet handhaaft. Bus- en hulpdiensten willen geen snelheidsremmers en dus blijft de maximumsnelheid 50 km/uur. Andere wegbeheerders voeren wel 30 km/uur in, maar richten de weg vervolgens niet in als erftoegangsweg. Als fietsers klagen over te hard rijdende auto's is niet het weer verhogen van de maximumsnelheid maar het verminderen van het autoverkeer (zie hierboven) de oplossing. Of gewoon: handhaven van de snelheidslimiet. Het Openbaar Ministerie heeft in april 2006 duidelijk aangegeven dat ook in te sober ingerichte verblijfsgebieden op snelheidsovertredingen kan worden bekeurd.

Busroutes verleggen

'Grijze wegen' blijven vaak bestaan door een buslijn, die werkt als een breekijzer voor het autonetwerk. Nu beschikt de bus op de bredere wegen vaak wel over een eigen baan en krijgt daar bovendien prioriteit bij verkeerslichten. Langs die route kan dus op tijd worden gereden. De smallere wegen zijn over het algemeen bestemd voor de zogenaamde 'ontsluitende' buslijnen. Stiptheid is daar van minder belang dan een goede bereikbaarheid voor de reiziger. Die kun je ook met rustig rijden garanderen. Dus is de claim van de busmaatschappij voor een 50 km/uur-regime niet terecht. Als de bus zo'n verkeersonveilige inrichting claimt, dan valt te denken aan het bundelen van lijnen op verkeersaders waar al fietspaden of parallelwegen liggen. De 'grijze straat' kan dan worden ingericht tot een verblijfsstraat met een veiliger fietsroute.

Oplossingsrichting 2: Aanleg van een andere fietsvoorziening

Van gemengd profiel of fietsstrook naar fietspad

Sommige straten zijn niet te onttrekken aan het netwerk voor fiets, auto of bus, maar wel breed genoeg voor fietspaden. De Ontwerpwijzer fietsverkeer [2] biedt handvatten om uit te rekenen bij welke profielbreedte er voldoende ruimte is te maken voor fietspaden. De breedte-eisen voor fietspaden zijn gepubliceerd in de Verkeersplein-aflevering van Ketting 173 [3]. De fietsstroken op de Amsterdamsestraatweg in Utrecht werden in 1999 vervangen door fietspaden. Dat paste



op deze drukke straat maar net bij een breedte van gevel tot gevel van 21 meter. Een minder drukke straat kan dit profiel misschien nog vanaf 20 meter aan. Bij eenrichtingverkeer voor auto en bus wordt deze oplossing denkbaar bij een breedte vanaf 17 à 17,5 meter. Aan beide zijden blijft er dan ruimte over voor laden en lossen. In de Ontwerpwijzer fietsverkeer wordt geadviseerd om desnoods een fiets-voetpad zonder fysieke scheiding tussen voetgangers en fietsers te overwegen om toch vooral maar het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer te scheiden [4]. Een nadeel van fietspaden langs drukke, nauwe verkeersaders is overigens dat auto's uit zijstraten over het fietspad gaan 'hangen' om voorrang te verlenen aan het autoverkeer op de hoofdroute. Rijen oude bomen op plekken waar een fietspad is geprojecteerd leiden doorgaans tot verzet van bewoners tegen de aanleg van fietspaden. Ook de ruimte voor parkeren (kan er niet één kant af?) is vaak een heet hangijzer bij de afweging. Daarom: vraag je af of de straat echt niet autoluw kan worden, alvorens je met fietspaden in feite voorstelt er definitief een verkeersader van te maken.

Van gemengd profiel naar fietsstrook

Fiets(suggestie)stroken achteraf lossen de spanning tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer niet op. Stroken kunnen daarom als saneringsmaatregel voor 'grijze wegen' alleen worden aangeraden in combinatie met minder en langzamer rijdend gemotoriseerd verkeer. Als de stroken voldoen aan de vereiste maat (1,5 - 2 m) en aan de voorwaarden voor een goede toepassing (niet naast parkeervakken, niet in winkelstraten, niet als autorijbaan te smal wordt), dan had (bijna) evengoed een fietspad kunnen worden aangelegd [5]. Toch bieden stroken die op een juiste manier worden toegepast ook voordelen. De fietser heeft er meer uitwijk- en inhaalruimte dan op een (krap) fietspad.

Oplossingsrichting 3: Schuiven met de functie voor het fietsverkeer

Lagere functie fiets

Als het functieniveau van de weg voor het fietsverkeer kan worden verlaagd van (hoofd)route naar basisnet, wordt het probleem flink kleiner. Dan moet er wel een alternatief voor de doorgaande route in de buurt zijn. Het 'restprobleem' blijft te groot als aan de oude straat veel fietsbestemmingen liggen zoals winkels. In Utrecht bij-

voorbeeld is dat het geval met de Kanaalstraat (zie foto), waar het landelijk bureau van de Fietsersbond op uitkijkt.



Foto: Jan van der Horst

Conclusies

Fietsroutes over 'grijze wegen' zijn zwakke schakels in een routenet. Met de Ontwerpwijzer fietsverkeer zijn voor allerlei lokale omstandigheden oplossingsrichtingen te vinden. Kennis ervan kan bijdragen aan een effectieve inbreng van de Fietsersbond. Bij de vele slepende dossiers her en der in het land zou je haast vergeten dat er ook straten zijn waar we de 'toestand van vroeger' voor geen goud meer terug zouden willen. Er is dus wel wat bereikt. Vergelijk maar met de landen om ons heen, waar nog hele netwerken van 'grijze wegen' liggen.

INFO

Afdelingen die graag commentaar willen geven op fietsnota's en -plannen van hun gemeente of daarvoor een alternatief willen presenteren kunnen een beroep doen op de kaderondersteuning. We hebben nu ook de mogelijkheid om afdelingen te ondersteunen met gerichte adviezen. De Ontwerpwijzer fietsverkeer fungeert daarbij als leidraad. Bel kaderondersteuning op 030-2918150 of -2918160 of mail naar kaderondersteuning@fietsersbond.nl

OFNI

Noten

- [1] Zie voor een toelichting Ontwerpwijzer fietsverkeer, par. 5.4 (pag. 106-128).
- [2] Ontwerpwijzer fietsverkeer, pag. 113.
- [3] Ketting 173 (oktober 2004), pag. 18-20. Het artikel is ook te vinden in de Kennisbank van het Fietsberaad; ga naar www.fietsberaad.nl/kennisbank, optie Infrastructuur > Wegvakken > Breedte van fietspaden.
- [4] Ontwerpwijzer fietsverkeer, par. 5.7.2 (pag. 137-140).
- [5] Zie pag. 118 met figuur 20 van de ontwerpwijzer.

