

Oproep: oplossingen voor smalle wegen buiten de bebouwde kom?

1 INLEIDING

Eind 2015 heeft CROW-Fietsberaad aanbevelingen voor de toepassing van fiets- en kantstroken gepubliceerd. De aanbevelingen zijn tot stand gekomen na grootschalig praktijkonderzoek op 23 locaties.

De notitie 'Aanbevelingen fiets- en kantstroken' bevat concrete aanbevelingen voor wegbeheerders, maar er is ook een aantal vraagstukken benoemd waar met het onderzoek geen antwoord op is gevonden. Hierbij gaat het met name om de inrichting van smalle wegen buiten de bebouwde kom. Of wegen binnen de bebouwde kom met een uitstraling van wegen buiten de bebouwde kom (denk aan lintwegen). CROW-Fietsberaad wil graag daar in 2016 een vervolg aan geven en deze oproep richting de markt is daar een eerste stap in.

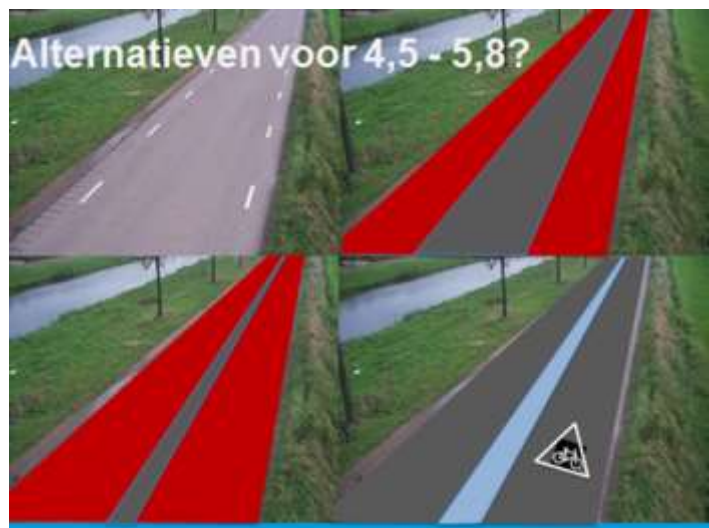
2 DISCUSSIE SMALLE WEGEN BUITEN DE BEBOUWDE KOM

Uit de reacties op de notitie blijkt dat veel wegbeheerders niet goed uit de voeten kunnen met de voorlopige aanbevelingen voor smalle wegen buiten de bebouwde kom. Het gaat vooral om wegbreedtes tussen 450 en 580 cm (en in het geval van dijkwegen soms nog smaller). Volgens de aanbevelingen zijn wegen met een verhardingsbreedte van minder dan 580 cm te smal om volwaardige stroken, in combinatie met een middenrijloper van minimaal 220 cm, toe te passen.

De standaardoplossing (geen stroken, hoogstens kantmarkering) wordt te karig bevonden. Er is roep om meer te doen voor de fietsers. De andere aanbevolen oplossing, een fietsstraatinrichting, vindt men teveel van het goede. Vaak rechtvaardigt de (zeer) lage fietsintensiteit geen fietsstraatinrichting. Bovendien is een fietsstraat, vanwege de grote afstanden buiten de kom, een kostbare maatregel. Wat dan?

Terugvallen op de te smalle stroken? Juist buiten de bebouwde kom zijn ruimere passeerafstanden wenselijk, vanwege de hogere snelheden. En; buiten de kom zijn scholieren en recreanten relatief sterk vertegenwoordigd: juist deze groepen willen graag naast elkaar fietsen. En op bepaalde trajecten is er sprake van sterk wisselend gebruik in de tijd (bv. weekenddrukte), hoe ga je daar mee om?

CROW-Fietsberaad heeft dergelijke vragen vanuit verschillende kanten ontvangen, onder meer vanuit gemeenten uit West Fryslân (daar is sprake van veel lintbebouwing). Bij de ANWB zijn de smalle dijkwegen ook actueel in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma, dat voorziet in



dijkversterking op tal van dijktrajecten in het land. En verder is bij VVN het onderwerp van (smalle) dijkwegen actueel.

3 OPROEP

CROW-Fietsberaad nodigt de markt uit om te komen met (creatieve) oplossingen voor de smalle wegen buiten de bebouwde kom. In eerste instantie worden vooral (advies)bureaus, wegenbouwers, leveranciers en wegbeheerders uitgedaagd om te komen met (creatieve) oplossingen, maar in principe zijn alle ideeën welkom. We zoeken nadrukkelijk niet alleen naar oplossingen voor in de lengterichting, maar wellicht zijn er ideeën voor oplossingen in de breedte (een vorm van markering ter hoogte van erfaansluitingen?) De oplossing mag nog in de ideeënfase zitten of al in de praktijk zijn toegepast. Voor mogelijke oplossingen gelden de volgende criteria:

Bijdragen aan verkeersveiligheid

Van belang is dat er een (verwachte) verbetering van de verkeersveiligheid ontstaat voor alle weggebruikers. Dat wil zeggen: het gemotoriseerde verkeer moet niet worden uitgenodigd om hard te rijden en de oplossing moet bijdragen aan meer veilige inhaalmanoeuvres en veilig gedrag bij tegemoetkomend verkeer.

Benadrukken verblijfskarakter

De traditionele erftoegangswegen liggen buiten de bebouwde kom, hebben als functie 'uitwisselen', en liggen vaak in het landelijk gebied en polders. Veelal zijn het historische wegen op dijken, langs landerijen en bossen en zijn ze opgenomen in een 60 km/h-zone. In die zin zal een mogelijke oplossing niet al teveel het karakter/ wegbeeld moeten aantasten en meer op een subtiele manier het verblijfskarakter moeten benadrukken.

Duurzame oplossing

Het spreekt voor zich dat eventuele toegepaste materialen duurzaam moeten zijn. En bij voorkeur is de oplossing onderhoudsarm, en vandalismebestendig.

Betaalbare maatregel

Om een kans te maken dat de oplossing in de praktijk wordt toegepast moeten de kosten niet de pan uit rijzen. De fietsstraatrichting sneuvelt immers vaak o.a. vanwege de hoge kosten. Het is echter niet mogelijk om hier een maximum bedrag bij te noemen.

Obstakelvrije oplossing

Op veel locaties worden, met goede bedoelingen van de ontwerper, allerlei elementen aan het wegontwerp toegevoegd om de veiligheid te vergroten. Vaak bedoeld om de fietsers tegen de automobilisten te beschermen. Denk aan varkensruggetjes, versmallingen enz. Echter, met dergelijke details worden nieuwe risico's geïntroduceerd en zijn daarom geen gewenste oplossing.

Heeft u suggesties, ideeën voor mogelijke oplossingen? Laat het ons weten en stuur bij voorkeur een e-mail naar Robert Hulshof (robert.hulshof@crow.nl). Voor vragen over deze oproep kunt u ook bij hem terecht.