

## Reacties op Discussienotitie fiets- en kantstroken

Utrecht, juni 2014

CROW-Fietsberaad, Ligtermoet en Partners

### 1 Inleiding

In dit document behandelen we de reacties die we ontvingen op de discussienotitie fietsstroken. We hebben deze zo veel mogelijk gerubriceerd naar onderwerp. Veel opmerkingen werden door verschillende mensen gemaakt. We kozen één bewoording en hopen dat anderen zich daarin herkennen.

Op een aantal reacties geven we meteen weer (een aanzet tot) een antwoord. Andere laten we open. Hetzij omdat we daar zelf ook nog niet uit zijn, hetzij omdat het antwoord meer aandacht vraagt. We zijn hier zo volledig mogelijk, maar kunnen en willen (nog) niet op alles even uitgebreid reageren. In het onderzoek deze zomer en een volgende versie van de notitie worden hopelijk ook veel vragen beantwoord.

We willen een aantal mensen/organisaties expliciet bedanken voor hun uitgebreide en onderbouwde reactie(s), te weten Inge Molenaar en Louis Eggen, Rico Andriessse, Peter van Berge Henegouwen, Atze Dijkstra, Ria Glas, Jaap Moerman, Martijn Guichelaar, Cor van der Klaauw. Maar ook de mensen die een paar zinnen onder een website-bericht schreven, een voorbeeld-weg noemden of een persoonlijke ervaring deelden. Het helpt allemaal om de discussie verder te brengen.

### 2 Algemeen

- Goed initiatief! Prima om breedte fietsstroken tegen het licht te houden. Nu wordt restruimte toebedeeld aan fiets. In het voorstel wordt juist de fiets als eerste uitgangspunt genomen.
- Goed om intensiteiten erbij te betrekken.
- Graag meer aandacht voor (groot)stedelijke omgeving. Verzoek uitwerking profielen gevel tot gevel, incl. tram en voetganger.  
*“Dat gaan we niet doen, dat ontstijgt een notitie over ‘fietsstroken’.”*
- Krijgen we geld om alles aan te passen?  
*“Nee. Het aanbrengen of wijzigen van stroken is een milde maatregel, die met relatief weinig middelen kan worden uitgevoerd. We kunnen niet verwachten dat alles binnen een jaar is aangepast. Maar sowieso moet deze nieuwe richtlijn straks worden meegenomen in regulier onderhoud/herprofileringen.”*
- Technisch probleem om rood asfalt/rode coating goed genoeg te krijgen => slijtage!
- Onderzoek effect van rode fietsuggestiestroken op verkeersgedrag Zwolle: <http://www.swov.nl/rapport/R-2001-22.pdf> , rurale wegen: <http://www.swov.nl/rapport/R-2003-17.pdf> Conclusies: snelheid neemt (heel licht!) af. Fietsers rijden minder op de kant. Maar ook: auto's rijden meer naar rechts en halen krapper in.  
*“Onze conclusie blijft: meer onderzoek nodig.”*

- Voor klankbord is IVW geschikt. (intergemeentelijke verkeerstechnische werkgroep, VNG)
- Hoe omgaan met bushaltes?  
*“Subonderwerp, komt wellicht in een vervolg aan de orde”*
- Houd stroken zonder markering (dus bv met afwijkende bestrating) wel smaller dan 170 mogelijk.  
*“De discussienotitie weerspreekt dit zeer bewust: alle soorten stroken worden door weggebruikers ervaren als ‘stroken voor de fiets’. Ook die zonder markering. Daarbij gelden dus ook dezelfde bezwaren tegen te smalle stroken. En ook dezelfde redenering: ‘waarom niet breder?’”*
- De autostrook in het midden overal even breed aanleggen en de fietsstroken aan de zijkant (warm) voegen, is technisch goed te doen. De rode fietsstrook overal hetzelfde houden, is veel moeilijker.
- Geluidsreducerend asfalt bestaat niet in rood.

*Onze conclusie algemeen: Voor wegen tussen ongeveer 6 en 10 meter hebben we geen fundamentele bezwaren gehoord tegen de belangrijkste onderdelen van de aanbeveling:*

- stroken breed genoeg voor twee fietsers
- bij de autorijstrook kiezen tussen één of twee auto's

*Voor wegen onder de 5 meter is er volgens ons ook geen bezwaar tegen de aanbeveling ‘kantmarkering maximaal 25 centimeter van de wegrand’. Er is nog wel discussie over het al dan niet overal toepassen van kantmarkering.*

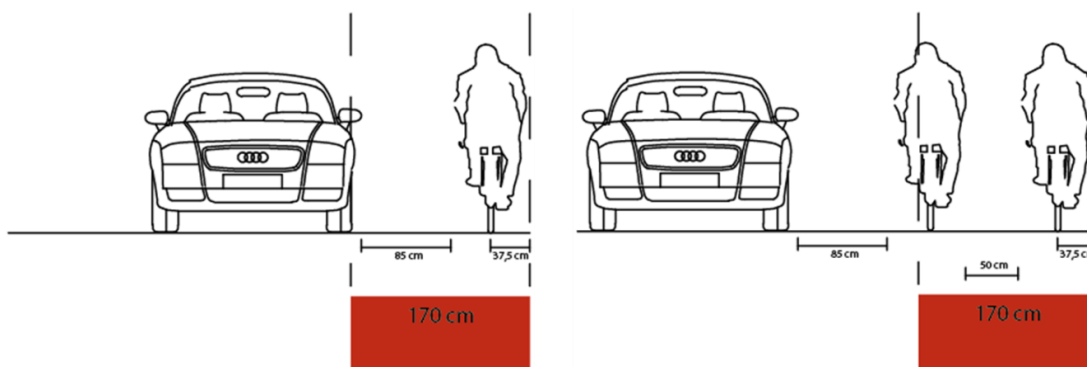
*Er is nog onduidelijkheid over de status van de aanbevelingen. Mensen hadden ten onrechte het gevoel dat deze ‘in plaats van’ Duurzaam Veilig komt. Daarmee in verband stonden een aantal andere bezwaren:*

- tegen het weglaten van asmarkering
- onduidelijkheid over maximumsnelheid
- verschillen binnen/buiten de bebouwde kom
- ‘brede’ wegen (580-790) zonder fietsstrook worden eng gevonden (is echter niet nodig, want op die wegen past altijd een strook van 170, conform de notitie).

*Volgens is deze richtlijn niet strijdig met Duurzaam Veilig. We geven alleen helder aan dat een volwaardige GOW, te herkennen aan een asmarkering, pas mogelijk is vanaf een minimumbreedte van meer dan 10 meter. Daaronder betreft het (dus) grijze wegen of ETW's. Het gaat om ‘praktisch toepasbare oplossingen voor bestaande situaties’ en niet om ‘de ideale vormgeving van een weg’. Sommige wegbreedtes moet je binnen Duurzaam Veilig nooit willen, maar in de praktijk bestaan ze nu eenmaal.*

### 3 Basisprincipes

- Het uitgangspunt is juist. 170 vindt men een prima minimumbreedte. Er is nog wel behoefte aan nadere onderbouwing.  
*“De breedte is nog heel bescheiden, gegeven de gewenste passeerafstand (ontwerprijzer fietsverkeer) fiets-auto van 85 cm en fiets-fiets van 50 cm. Als we deze maten naast elkaar zetten, ziet dat er als volgt uit met één of twee fietsers:”*



- Zijn er te brede stroken? 2,5 te breed, want 2 fietsers gaan onnodig ruim fietsen.  
*“Dit vinden we een goed punt. De strook niet breder dan 2 meter; als er ‘restruimte’ is kan die gebruikt worden om in te halen, en/of als schrikruimte tussen fiets- en autostrook. (En als er geen ‘restruimte’ is, zitten we automatisch in categorie B).”*
- In iedere fietsstrook moet een fietssymbool.  
*“Wij onderschrijven dat er in een fietsstrook bij voorkeur een fietssymbool staat. Ons punt is echter dat er voor de gebruiker geen verschil is. Dat er juridisch wel verschil is, is voor de gemiddelde weggebruiker niet van belang. Als een wegbeheerder om wat voor reden dan ook geen fietssymbool in de strook plaatst, is het nog steeds van belang dat de strook zo goed mogelijk voldoet aan de eisen van een fietsstrook.”*

## 4 Parkeren

- Parkeren is belangrijk! Nadrukkelijk(er) laten zien, ook in profielplaatjes  
*“Gaan we doen”*
- Breedte 230 moet zijn: 180 + 50 schamp.  
*“Is in feite een aparte discussie, maar dit kan zeker een goede indeling zijn.”*
- Er is (in steden) geen ruimte voor 230 parkeren  
*“Dat beseffen we, maar dat betekent dus dat de beschikbare ruimte op de weg in de praktijk minder wordt (de wegbreedte ‘telt’ dan niet meer van wegkant tot wegkant, maar daarbinnen). Gezien de vele vragen over dit onderwerp, moeten en zullen we dit beter uitleggen.”*
- Let op het verschil tussen parkeren op trottoirhoogte of op weghoogte  
*“We willen in de notitie niet te diep ingaan op de inrichting van parkeren; het is een afgeleid onderwerp. Maar we zullen als gezegd wel duidelijker uitleggen hoe we tegen parkeren aankijken.”*

## 5 Wegen Type A

- Dit soort wegen bestaan niet
- Bij deze breedte beter fietspaden aanleggen
- Met grasstrook ertussen is het al fietspad
- Fietspad moet uitgangspunt zijn, strook hooguit tussenoplossing

*“Het is zeker niet de bedoeling om vrijliggende fietspaden te vervangen door stroken. Er is een klein overgangsgebied waar goede paden erg krap zijn/niet passen<sup>1</sup>, en goede stroken wel mogelijk zijn (behoudens problemen met autoparkeren). We willen vooral het profiel*

<sup>1</sup> Een goed profiel met vrijliggende fietspaden is minimaal 1170: 200 fietspad, 85 schamp, 300 auto, alles maal twee. Profiel A uit de notitie past op (minimaal) 955: 170 strook, 50 tussenruimte, 250 auto, alles maal twee met nog 15 cm asmarkering.

voorkomen met een smal aanliggend fietspad met een klein hoogteverschil. Verder schetst dit gedeelte van de notitie hoe breed een weg moet zijn om fiets en auto een werkelijk 'eigen domein' te geven. En dat dat dus op smallere wegen niet kan, en we ook niet moeten doen alsof."

## 6 Wegen Type B

- Hulde voor het meenemen van deze categorie (grijze wegen) en het weglaten van de middenmarkering.  
*...en daarmee dus effectief de koppeling 'asmarkering' = 'GOW'*
- Als het een ETW is, liever gemengd verkeer. Stroken en 1 autostrook is karakteristiek voor bubeko.  
*"Ook bibeko is er behoefte iets voor de fiets te doen op brede ETW's (die niet breed genoeg zijn voor volwaardig GOW)."*
- Verdeling ruimte fiets-auto in profiel lijkt niet redelijk in relatie tot intensiteiten fiets-auto. Met rode stroken is er straks meer rood dan zwart op deze weg.  
*"De verhouding tussen de ruimtes zegt niets over de verhoudingen tussen de intensiteiten. We hebben het hier over 'gedeelde domeinen'. Als we alleen naar het ruimtegebruik zouden kijken, blijft er juist geen ruimte meer over voor de fiets. Overigens kan ook gedacht worden over andere manieren dan stroken om de gedeelde ruimte te benadrukken."*
- Als autoverkeer altijd over fietsstrook moet rijden/uitwijken, wat voegt extra breedte dan toe?  
*"Liever een duidelijke plek waar de fiets 'mag zijn' en de auto medegebruik van maakt, dan de fietser 'opsluiten' op een te smalle strook. Het doel is dat de auto rekening houdt met de aanwezigheid van fietsers."*
- Als ik wegen GOW wil houden, moeten ze 140 cm verbreed worden, kan niet. En er is nu geen probleem mee.  
*"Dus het is geen volwaardige GOW. (dat hoeft ook geen probleem te zijn)"*
- Wat doen op Catharijnesingel, Utrecht? - 'Het is te druk om maar ruimte te maken voor één auto (of bus)', maar te smal voor brede stroken én ruimte voor twee bussen.'  
*"De notitie zegt: Dit is te smal voor een volwaardige GOW, dus geen eigen ruimte voor twee auto's. => brede stroken en duidelijk kiezen of daartussen (met medegebruik) een rijstrook voor één of twee auto's past"*
- Ontwerpsnelheid 40 is niet gewenst. Snelheid zal 50 zijn, en is dan ook de ontwerpsnelheid.
- 3,70 m voor de middenstrook is o.i. te breed. Voor een auto is 3 m, en in feite 2,5 m al voldoende.  
*"Eens, maar er is 'opvulruimte' nodig."*
- Auto's durven niet goed op de fietsstrook te rijden, dus wijken (te) laat uit bij een tegenligger. Dat zou erger zijn bij bredere stroken, want dan moeten ze verder uitwijken. Of ze gaan continu juist heel erg op de kant rijden.  
*"Mogelijk gedragseffect; nader onderzoeken."*

## 7 Wegen Type C

- Alleen bij deze categorie speelt ruimteprobleem, als weg breder dan 580 dan passen stroken van 170 sowieso.
- Voor wegen tussen de 450 en de 580 (bubeko!) is de vraag of smalle strookjes niet toch beter zijn dan 'geen stroken' wat de notitie voor wegen onder de 580 zegt.  
*"Dit is inderdaad lastig: klopt het minimum van 170? Van 240 voor de autostrook? Hoe hard zijn de grenzen? Hoe gaan we om met wegen die qua verhouding breedte/intensiteit niet in het schema passen? Dergelijke wegen zullen nooit 'goed' worden; we zoeken naar mogelijkheden om er het beste van te maken. Daarbij moet zeker niet alleen gekeken worden naar fietsstroken, ook andere manieren om de brede strook asfalt te 'breken', ook in de lengterichting, zijn mogelijk."*

*Ook de volgende opmerkingen gaan schijnbaar allemaal over dit grensgeval.”*

- Als het een ETW is, liever gemengd verkeer. Over fietsstraat is weinig bekend.
- Fietsstraat prima bij veel fietsers (evt. ook best wel veel auto's). Maar er zijn wegen met te weinig fietsers, zeker bubeko. Dan keuze: niets doen of smallere stroken (tot hoe smal?).
- Buiten de bebouwde kom kan de fietsstrook smaller als er geen band aan de rand van het profiel is, dat scheelt weer 0,25 meter
- Op smalle ETW bubeko liever rode stroken (ongeveer 150-200-150) dan niets. Maar dit is juist minder prettig als ik samen met mijn dochter fiets.
- Bubeko; let op stukgereden bermen en daardoor sluipende verbreding van de weg.
- Op weg van 5 meter niets doen (lees: geen stroken, alleen kantmarkering), is niet uit te leggen aan burgers.

## 8 Kantmarkeringen/ uitwijkstroken

- Juist op smalle wegen is kantmarkering functioneel. (niet als onderscheid tussen soorten wegen, maar zoals het bedoeld is: om te voorkomen dat je van de weg raakt).
- Kantmarkering helemaal weglaten is een verslechtering. (fout plaatje in de notitie)

## 9 Redactie

Diverse terechte opmerkingen die inmiddels ook verwerkt zijn.

## 10 Nader te onderzoeken

- **Een aantal sub-onderwerpen expliciet(er) benoemen, lijkt logisch:**
  - Eenrichtingwegen (al dan niet tweerichtingen fiets)
  - Plaatselijke wegversmallingen (altijd de fietsbreedte doorzetten)
  - Vormgeving van oversteekvoorzieningen
  - Parkeren
  - Soorten belijning
  - Rood of zwart
- **En er zijn suggesties gedaan voor zaken die nader onderzocht zouden kunnen/moeten worden**
  - 1) Belangrijkste punt: effect van stroken op snelheid en laterale positie (Is de passeerafstand auto-fiets bij smalle stroken kleiner dan bij brede stroken?)
  - 2) Verschillende kleuren, markering, fietssymbool, verharding
  - 3) Is het ook echt veiliger? (Dus niet alleen 'prettiger'). Hoeveel ongelukken gebeuren er nu eigenlijk die aan 'stroken' te relateren zijn?
  - 4) Verschil overdag/in donker?
  - 5) Bekijk ook gedrag op wegen zonder stroken.
  - 6) Hoe zit het met de verhouding tussen breedte fietsstrook en autostrook? Dreigen er zeker bij zwarte fietsstroken niet 'drie rijbanen' te ontstaan en hoe reageert men daarop?