

Dubbelslag:

Fietsen en

Landgraaf heeft haar verkeersveiligheidsplan en het fietsplan over elkaar heen gelegd. Dan blijkt dat verkeersmaatregelen vaak meer doelen kunnen dienen. Een dubbelslag die effect sorteert.

Landgraaf ligt in Zuid Limburg, in de voormalige Oostelijke Mijnstreek. De gemeente bestaat uit een aaneengesloten stedelijke structuur van de kernen Ubach over Worms, Nieuwenhagen en Schaesberg, met daartussen ruime groengebieden. Deze kernen zijn met elkaar verbonden door een stelsel van rurale wegen. In de loop van de tijd zijn de kernen naar elkaar toe gegroeid, waardoor de verbindende wegen ook een verblijfsfunctie kregen. Dat mondde uit in toenemende verkeersonveiligheid, congestie en geluidsoverlast. Alle reden dus om de inrichting van het wegennet aan te passen aan de nieuwe eisen. Een van de pijlers uit het Duurzaam Veilig beleid is de categorisering van het wegennet. Deze categorisering vormt min of meer de blauwdruk voor het gemeentelijk en regionale verkeersbeleid, dat er ook op is gericht om de juiste vervoerwijzen te stimuleren en ongewenst vervoergedrag te beperken. Hier liggen de kansen en de basis voor een sterk fietsbeleid. Het behoeft geen uitleg dat de fiets in het stedelijk verkeer het snelste, milieuvriendelijkste en het meest economische vervoersmiddel is. Het moet daarom de kracht van het fietsplan zijn om aan te tonen waar de kansen van de fiets liggen en hoe deze kunnen worden omgezet in concrete maatregelen.

Landgraaf onderkende de mogelijkheden voor het integreren van het fietsplan en het verkeersveiligheidsplan, die daarom gelijktijdig zijn opgezet en uitgewerkt. Voor zowel het verkeersveiligheidsplan als het fietsplan is per onderdeel aangegeven welke informatie nodig is, waar maatregelen kunnen worden gecombineerd en waar beslissingen in onderling overleg moeten worden genomen.

Funcie-vorm-gebruik

Wanneer de doelstellingen van Duurzaam Veilig naast die van het Masterplan fiets worden gelegd, en we kijken

Wim Mulder

Grontmij, Eindhoven

Nordine Bouchiba,

Gemeente Landgraaf (thans gemeente Venlo)

Duurzaam Veilig

naar de samenhang tussen functie-vorm-gebruik, dan blijken er vele raakvlakken te zijn.

Het *gebruik* staat hier voor verkeersintensiteit en verkeersgedrag. De belangrijkste graadmeters om na te gaan of functie, vormgeving en gebruik van de weg - of een kruispunt of een netwerk - in evenwicht zijn. Hieraan kan men voor een belangrijk deel het functioneren van het wegennet aflezen. Om een beeld van het gebruik te krijgen zijn gegevens verzameld zoals verkeerstellingen, ongevallen, schoolroute-onderzoeken en er zijn diverse enquêtes gehouden onder de bevolking.

Voor zowel het verkeersveiligheidsplan als het opstellen van het fietsplan zijn deze gegevens onmisbaar en vormen een belangrijke input voor het vaststellen van de wegategorisering en het opstellen van het fietsnetwerk. Tevens geven veel van de verzamelde gegevens een eerste indicatie voor de gewenste vormgeving.

Met *functie* wordt aangeduid wat de belangrijkste doelgroepen zijn die van een bepaalde weg gebruik maken. In het verkeersveiligheidsplan worden de functies vertaald naar een drietal wegcategorieën. In het fietsplan wordt op basis van deze informatie een netwerk van hoofd fietsroutes en aanvullende fietsroutes benoemd.

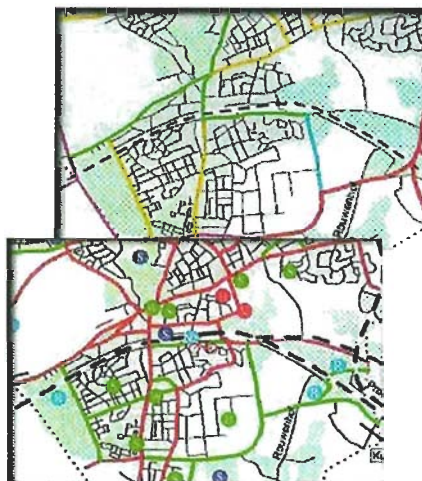
Categorisering van het wegennet vereist een zorgvuldige analyse van de huidige en toekomstige situatie. Voor het krijgen van een helder beeld verdient het aanbeveling om de relevante gegevens zoveel mogelijk op kaarten te verwerken.

Bij het aanwijzen van de verschillende wegcategorieën moet continu het effect voor de doelstelling van Duurzaam Veilig worden getoetst. Deze bestaat deels uit het bundelen van de hoofdverkeersstromen en deels uit het stimuleren van de juiste vervoerwijze. Dit is dus beduidend meer en anders dan alleen maar een wegategorisering opzetten waar-

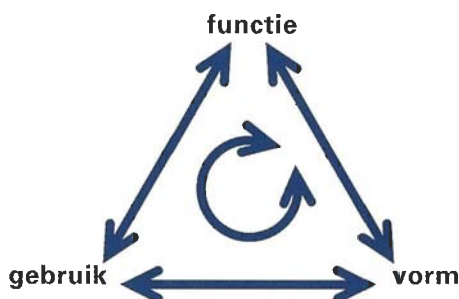


Op drukke hoofdroutes dreigt de fiets in de knel te komen. Een kortere parallelroute voor de fiets is dan een aantrekkelijke en veilige oplossing.

Fietsnetwerk



Categorisering van wegen



mee optimaal wordt ingespeeld op de huidige verkeersstromen om vervolgens in het verkeersbeleid hiervoor te faciliteren.

Een fietsnetwerk is niet een simpele afgeleide van de wegategorisering. Net zo min bestaat een fietsnetwerk uit een samenraapsel van vrijliggende fietspaden. Deze fietspaden zijn in het verleden voornamelijk uit veiligheids-overwegingen langs drukke wegen aangelegd, waarbij de directheid van de routes een ondergeschikte rol speelde. Dat laatste uitgangspunt is niet bevorderlijk voor het gebruik. Fietsers weten dikwijls precies de kortste en snelste weg naar bestemmingen. Ze zijn bijzonder gevoelig voor barrières en proberen omrijroutes te mijden. De ervaring heeft geleerd dat het juist de directe korte en snelle routes zijn die tot een hoger fietsgebruik leiden.

Het onderzoek naar functie en gebruik leverde onder meer de volgende uitkomsten op:

- anders dan werd verwacht, blijkt meer dan de helft van de hoofd fietsroutes door de woonwijken te lopen en niet de hoofd routes voor het gemotoriseerd verkeer te volgen. Fietsers blijken veel gebruik te maken van directe routes door woonwijken, waarmee het veel reistijd wint;
- doordat veel routes door woonwijken (lees 30 km/uur gebieden) leiden, blijken juist de overgangen van de ene wijk en de andere wijk de belangrijkste barrières te vormen voor het fietsverkeer. Het zijn deze kruispunten waar de fietser veel vertraging ondervindt of waar men de situatie als onveilig ervaart;
- opvallend is ook de politieke gevoeligheid voor het vaststellen en het afstemmen van zowel de wegategorisering en van het fietsnetwerk. Een actief communicatieplan naar bevolking, ambtenaren en politiek heeft er toe bijgedragen dat beslissingen rond het fietsverkeer en het gemotoriseerd verkeer in samenhang met elkaar zijn genomen. Voor de *vormgeving* van de hoofd fiets-

WEGVAKKEN	ONTWERPEISEN
Buiten bebouwde kom	
ontsluitingsweg IIA ontsluitingsweg IIB	fietspaden gemengd verkeer bij lage intensiteiten en $V_{85}=50\text{km/uur}$
Binnen de bebouwde kom	
stroomweg ontsluitingsweg IIA ontsluitingsweg IIB woonstraten en overige wegen	fietspaden fietspaden en/of fietsstroken fietsstroken/gemengd verkeer (voorkom grote snelheidsverschillen) gemengd verkeer (voorkom grote snelheidsverschillen)
Kruispunten	
zoveel mogelijk voorrang fiets zo min mogelijk oponthoud fiets	verhoogde oversteek, plateaus, uitritconstructies en dergelijke korte wachttijd VRI, middeneiland
Routes	
kwaliteit over gehele lengte beoordelen herkenbaarheid	doorstroming beoordelen over een reeks kruispunten, ontmoedig sluipverkeer gelijk type maatregelen én bewegwijzering aansluitend op voorrangmaatregelen

Tabel 1. Ontwerpeisen fietsroutes.

routes en de wegategorisering zijn de uitgangspunten naast elkaar gelegd en waar nodig op elkaar afgestemd.

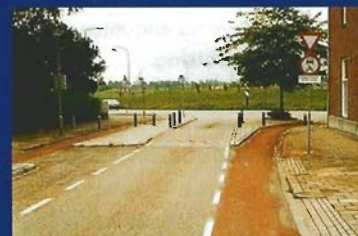
Uiteraard is gestreefd naar een zo'n hoog mogelijke kwaliteit voor de fietsroutes. Het is echter makkelijker te stellen dat een hoogwaardige kwaliteit nodig is, dan aan te geven hoe dit eruit ziet met een beperkt budget.

Belangrijkste uitgangspunten voor kwaliteit van de route zijn: veiligheid, directheid, samenhang en herkenbaarheid.

Het is een misverstand om aan te nemen dat hoogwaardige fietsroutes alleen maar kunnen bestaan uit brede, rood-geasfalteerde vrijliggende fietspaden. Uiteraard straalt een dergelijke fietsvoorziening kwaliteit uit, maar het is nog geen garantie voor een hoogwaardige fietsroute. Die wordt in eerste instantie bepaald door de vormgeving

Voorbeeld 1

Aan het begin van een hoofdfietsroute is een busluis aangebracht. De maatregel heeft ertoe geleid dat het sluipverkeer van de route werd geweerd. De voorheen drukke straat heeft nu een autoluw karakter gekregen. Hiermee is de kwaliteit van de fietsroute over een groot gedeelte (circa 750m) van de route aanzienlijk verbeterd.



van de kruispunten op de route. Op de kruispunten beslist het fietsverkeer over het vervolg van zijn route en ondervindt het oponthoud. Bovendien dreigen daar de conflicten. Op de kruispunten kunnen maatregelen genomen worden die de voorrang voor het fietsverkeer garanderen, de doorstroming en de veiligheid verbeteren en goede aansluitingen

geven op andere fietsroutes.

Dit betekent niet dat vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen overbodig zijn. Maar wel dat de kwaliteit van een fietsroute door een 30 km/uur gebied in veel mindere mate wordt bepaald door de vormgeving op de wegvakken. Tabel 1 geeft een overzicht van de ontwerpeisen voor de hoofdfietsroutes gekoppeld aan de wegategorisering, kruispunten en routes.

Voorbeeld 2

De Reeweg ligt gedeeltelijk buiten de bebouwde kom en vervult de rol van ontsluitingsweg. Hier zijn op basis van de bevindingen uit het fietsplan en het verkeersveiligheidsplan vrijliggende fietspaden aangelegd. Gezien de functie en het gebruik van de weg (hoofdfietsroute, hoog aandeel vrachtverkeer) zijn vrijliggende fietspaden een vereiste voor een veilige afwikkeling van het verkeer.



Afstemming

De voorgestelde maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan en het fietsplan zijn naast elkaar gelegd. Vervolgens is gezocht naar een uniforme aanpak voor de vormgeving. Het was hierbij opvallend dat veel maatregelen zowel vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid als vanuit het fietsplan wenselijk waren. Zo kon in 30 km/uur gebieden met sobere maatregelen worden volstaan. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat fietsverkeer zo min mogelijk hinder

moet ondervinden van verkeersremmende maatregelen en dat deze maatregelen een uniform beeld vertonen op de gehele route én binnen de gehele gemeente.

Specifieke voorrangregelingen voor fietsverkeer door 30 km/uur gebieden zijn niet voorgesteld. Wel zou dit de herkenbaarheid van de routes vergroten, maar het geringe voordeel van reistijdwinst is zo klein dat het nu niet opweegt tegen de investeringen. Bovendien is de herkenbaarheid hier van ondergeschikt belang omdat de routes voornamelijk inspelen op utilitair gebruik.

Specifieke aandacht is geschonken aan oversteekvoorzieningen op de ontsluitingswegen rondom de 30 km/uur gebieden. Daar kunnen de fietsers de meeste reistijdwinst boeken en is de urgentie voor het verbeteren van de veiligheid het hoogst. Dit zijn ook de locaties waar in de vormgeving een optimale afstemming nodig is tussen de eisen van het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer.

Een sobere inrichting biedt bovendien ruimte voor flexibiliteit. Soms weten we eenvoudigweg niet wat de juiste functie voor een weg moet zijn. Ook modelberekeningen kunnen hier maar ten dele antwoord op geven. Dit betekent dat wegen die nu als ontsluitingsweg zijn aangewezen, in de toekomst mogelijk niet als ontsluitingsweg gaan functioneren. Aanpassingen zullen dan nodig zijn. Een eerste ronde van maatregelen is daarom nuttig om snel een beeld te krijgen van het functioneren van het netwerk en de routes. Aanpassingen in een tweede ronde kunnen dan een meer definitief karakter hebben.

Prioriteren

In het fietsplan is aangegeven welke routes het eerst voor verbetering in aanmerking komen. Er is gekozen voor een routegewijze aanpak en niet voor een prioritering per locatie dan wel maatregel. Fietsers beoordelen een gehele route en niet slechts één wegvak daarvan. Om het fietsgebruik te stimuleren is het daarom van belang om de kwaliteit van complete routes op te waarderen. Tevens biedt deze aanpak ook goede handvaten om de nog te treffen maatregelen in relatie tot de gehele fietsroute te beoordelen en niet slechts als een solitair element.

De prioritering heeft zich in Landgraaf in eerste instantie gericht op de verkeerskundige urgentie. Hierbij zijn de



volgende criteria gehanteerd:

- verkeersveiligheid: hoeveel ongevallen zijn er op de route geregistreerd;
- gebruik: aan de hand van verkeersstellingen is een inschatting van het gebruik per route gemaakt;
- schoolroutes: hoeveel school-thuisroutes maken gebruik van de hoofdfietsroute.

Het criterium 'gebruik' is vervolgens als zwaarst-wegend meegenomen.

Kosten-baten

Naast de verkeerskundige prioritering is per route aangegeven wat de globale kosten zijn, en welke mogelijkheden er zijn om mee te liften met ander projecten (bijvoorbeeld een rioolvervanging). Ondanks dat deze laatste twee niet direct de verkeerskundige urgentie aangeven, zijn ze dikwijls wel bepalend voor het moment waarop de maatregelen gerealiseerd kunnen worden. Zo kan door bestuurders op een overzichtelijke manier een afweging worden gemaakt tussen verkeerskundige noodzaak en beschikbaarheid van middelen. Het is de bedoeling de maatregelen in een periode van vijf tot tien jaar uit te voeren.

De baten vertalen zich onder andere in minder geluidhinder, minder sluipverkeer, hoger fietsgebruik en vermeden kosten van korte autoverplaatsingen, minder parkeerplaatsen, hogere verkeersveiligheid en een verbeterde leefbaarheid. Deze baten zijn niet altijd in geld uit te drukken, maar geven een duidelijk perspectief waarbinnen de

Voorbeeld 3

Om korte wachttijden voor het fietsverkeer te garanderen, is op het met verkeerslichten geregelde kruispunt Stationsstraat/ Hoofdstraat (beide ontsluitingswegen) de regelstrategie van de VRI dusdanig aangepast dat de vier fietsrichtingen tegelijk groen hebben. Op andere kruispunten tussen ontsluitingswegen zijn rotondes in voorbereiding. Deze garanderen een vlotte en veilige afwikkeling van het fietsverkeer.

investeringen moeten worden beoordeeld. Daarnaast worden deze argumenten gebruikt in de communicatie naar bewoners en weggebruikers. Het fietsplan is overigens niet specifiek ingegaan op een promotietraject. Wel is het fietsplan Landgraaf een belangrijk document geworden voor het pilotproject 'regionale fietspromotie'. Hieraan nemen acht gemeenten deel die behoren tot 'Parkstad Limburg' (de voormalige Oostelijke Mijnstreek), en de Provincie Limburg. Doel van het pilotproject is het stimuleren van het fietsgebruik door communicatieve acties. Hiermee wordt invulling gegeven aan het vijfde speerpunt van het Masterplan Fiets (communicatie).

Ervaringen uit deze streek hebben geleerd dat fietscommunicatie het beste kan worden gekoppeld aan het treffen van concrete maatregelen die gericht zijn op het bevorderen van het fietsgebruik.

Kortweg

- In de gemeente Landgraaf heeft men het (duurzaam veilig) verkeersplan en het fietsplan in samenhang vorm gegeven.
- Daarbij bleek dat veel maatregelen kunnen worden gecombineerd.
- De kwaliteit van de fietsroutes wordt vooral bepaald door de vormgeving van de kruispunten.