

Breedtes en andere aspecten van fietsstroken

Theo Zeegers, verkeersconsulent

In de vorige aflevering van het Verkeersplein heb ik beloofd deze keer in te gaan op de gewenste breedtes van fietsstroken. Voordat ik dat doe eerst iets ver de zin en onzin van het toepassen van fietsstroken.

Wat is een fietsstrook?

Een fietsstrook is een deel van de rijbaan, door belijning van de hoofdrijbaan afgescheiden, waarin op de verharding een fietssymbool aangebracht is. De afscheidende belijning kan onderbroken of doorgetrokken zijn. Vaak zijn fietsstroken in een afwijkende kleur (rood) uitgevoerd, maar dat hoeft niet.

Op een fietsstrook gelden de volgende verkeersregels:

- het is gemotoriseerd verkeer verboden op de rijbaan op of naast een fietsstrook te stoppen (en dus ook te parkeren);
- gemotoriseerd verkeer en bromfietsen rijden in principe niet op de fietsstrook;
- wanneer de afscheidende markering onderbroken is, mogen andere weggebruikers wel met een speciaal doel op de fietsstrook komen, bijvoorbeeld om een naastgelegen parkeerhaven te bereiken of een tegenligger te passeren;
- wanneer de afscheidende markering doorgetrokken is, mogen andere weggebruikers niet op de fietsstrook komen.

Bromfietsstroken bestaan niet in de zin der wet. Wat ook geen wettelijke status heeft zijn de zogenaamde fietssuggestiestroken: stroken die er uitzien als fietsstroken maar waarin het officiële fietssymbool ontbreekt. Voor dergelijke stroken gelden alle bovengenoemde regels niet (brommers moeten er gebruik van maken en auto's parkeren op de strook is toegestaan).

Type fietsstroken naar functionaliteit

Je kunt fietsstroken indelen naar twee functionele typen, die ik hier 'fietsstroken naast de hoofdrijbaan' en 'fietsstroken op de hoofdrijbaan' noem:

- 1) Fietsstroken naast de hoofdrijbaan zijn fietsstroken waar geen gemotoriseerd verkeer op komt of slechts gemotoriseerd verkeer dat ter plaatse moet zijn (parkeren, erftoegang).
- 2) Fietsstroken op de hoofdrijbaan zijn fietsstroken waar vaker gemotoriseerd verkeer op rijdt, bijvoorbeeld wanneer een auto een tegenligger passeert.

De eerste soort is de klassieke fietsstrook, zoals die ook in Tekenen voor de Fiets¹ vermeld staat. Dergelijke fietsstroken zijn als het ware een uitbreiding van de rijbaan en functioneren dus als een soort aanliggende fietspaden. We vinden ze vooral langs gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom en een enkele keer langs een 80 km/uur-weg daarbuiten).

De tweede soort wordt pas een jaar of tien in ons land toegepast. Omdat auto's bij het passeren van een tegenligger op de fietsstrook moeten rijden, kan deze alleen op rustigere wegen worden toegepast. We vinden ze dan ook met name op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Omdat de twee soorten fietsstroken een andere functionaliteit hebben, gelden ook andere overwegingen wanneer ze toe te passen. Ook andere aanbevelingen, zoals over de breedte, kunnen bij beide typen verschillen. Ik bespreek ze dus gescheiden van elkaar.

Fietsstroken naast de hoofdrijbaan binnen de bebouwde kom

Fietsstroken naast de hoofdrijbaan functioneren feitelijk als een soort aanliggende fietspaden. Deze toepassing wordt dan ook vooral gevonden langs drukkeren wegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur-wegen). Ten opzichte van een vrijliggend fietspad zijn er voor- en nadelen.

Voordelen:

- mogelijk minder ongevallen op kruispunten;
- minder ruimtebeslag (geldt niet bij langsparkeren);
- makkelijker in onderhoud (bijv. sneeuwruimen);

- eigenlijk altijd een goede verharding.

Nadelen:

- minder veilig op wegvakken;
- wordt vooral ook als minder veilig ervaren;
- veelvuldig foutparkeren;
- veel ongevallen met in havens parkerende auto's.

In de praktijk worden de voor- en nadelen verschillend beoordeeld. Een gemeente als Zwolle past veelvuldig fietsstroken toe en zegt daar goede ervaringen mee te hebben. Aan de andere kant is de ervaring dat zeker de combinatie fietsstrook en langsparkeren tot veel ongevallen leidt. Het toepassen van een schrikstrook van 75 cm tussen parkeervak en fietsstrook kan dit risico verminderen, maar het blijft minder ideaal. Ook het (fout)parkeren en laden/lossen op fietsstroken leidt tot extra hinder en gevaar.

Op grond van deze overwegingen geeft de ASVV 2004 ² als voorkeursoplossing voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur-wegen) een vrijliggend fietspad zonder langsparkeren. Als second-best worden genoemd een fietspad met langsparkeren dan wel een fietsstrook. De combinatie van fietsstrook met langsparkeren wordt expliciet ontraden.

Het Fietsberaad komt in een voorlopig keuzeschema voor fietsvoorzieningen ³ tot soortgelijke aanbevelingen. Fietsstroken zouden alleen de voorkeur genieten bij een beperkte (feitelijke) autosnelheid en fietsintensiteit.

Wat de gewenste breedte van fietsstroken betreft, gelden dezelfde overwegingen als voor eenrichtingsfietspaden ⁴. Dit resulteert in een gewenste breedte van 1,80 – 2,00 meter en een absolute minimumbreedte van 1,50 meter. Fietsstroken met veel fietsverkeer zouden breder moeten zijn om naast elkaar fietsen goed te faciliteren.

Fietsstroken naast de hoofdrijbaan buiten de bebouwde kom

Langs 80 km/uur-wegen zijn fietsstroken eigenlijk geen goede oplossing. Het snelheidsverschil met het autoverkeer is te groot en de wegvakken zijn te lang. Maar als het echt niet anders kan, dan gelden de volgende voorwaarden:

- altijd een doorgetrokken streep langs de fietsstrook;
- de fietsstrook moet 1,00 meter breder zijn dan hierboven vermeld; 50 cm om gemakkelijk inhalen te faciliteren en 50 cm extra als buffer tot het snelverkeer.

Fietsstroken op de hoofdrijbaan

Fietsstroken op de hoofdrijbaan vinden we vooral op 60 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom. Naast het faciliteren van het fietsverkeer hebben dergelijke stroken vooral als functie het optisch versmallen van de weg om daarmee de rijnsnelheden van het gemotoriseerde verkeer een beetje te temperen. Bij het passeren van een tegenligger zullen auto's altijd deels over de fietsstrook moeten uitwijken. Daarom is er altijd sprake van een onderbroken markering tussen fietsstrook en rijloper. Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat auto's inderdaad een heel klein beetje langzamer rijden op wegen met fietsstroken op de hoofdrijbaan. Bovendien houden ze bij het inhalen iets minder afstand tot fietsers. Klaarblijkelijk schrikken automobilisten ervoor terug om met de linkerwielen over de fietsstrook van de tegemoetkomende richting te rijden. Beide effecten zijn overigens minimaal. Wat we hiervan leren is dat er een goede balans moet zijn tussen de breedte van fietsstroken en de breedte van de autoloper op dit soort wegen. Vandaar dat het Infopunt Duurzaam Veilig ⁵ de aanbevolen breedte van een fietsstrook laat afhangen van de totale verhardingsbreedte.

Verhardingsbreedte (m)	Breedte rijloper (m)	Breedte fietsstrook (m)
< 5,00	niet toepassen	
5,00	2,50	1,25
5,50	2,50	1,50
6,00	3,00	1,50
6,50	3,00	1,75
7,00	3,50	1,75
7,50	3,50	2,00
> 7,50	te breed voor erftoegangsweg	

Tabel 1: Aanbevolen breedtes van fietsstroken bij een gegeven verhardingsbreedte naar ^{5, 6}.

Wat de Fietsersbond betreft is de aanbeveling bij 5 meter verhardingsbreedte een noodsprong: op een fietsstrook van 1,25 meter breed kan je niet meer met z'n tweeën normaal naast elkaar fietsen. Vandaar dat de Fietsersbond in z'n algemeenheid pleit voor een minimale breedte van fietsstroken van 1,50 meter. Wanneer de verhardingsbreedte 5 meter of minder is, moet je je afvragen of je wel voor fietsstroken wilt pleiten.

Uitwijkstroken

Naast fietsstroken zien we op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom steeds vaker zogenaamde uitwijkstroken verschijnen ⁷. Dit zouden tamelijk smalle stroken moeten zijn, afgescheiden met een onderbroken streep, die tot doel hebben de rijloper iets te versmallen en onnodige bermschade te voorkomen. Probleem van dergelijke stroken is dat automobilisten ze vaak als fietsstroken aanzien, terwijl fietsers ze (terecht) niet als zodanig beschouwen. Vandaar de volgende aanbevelingen:

- wees terughoudend met het aanbrengen van uitwijkstroken;
- zorg dat de rijloper voldoende breedte heeft (minimaal 3,50 meter);
- maak de uitwijkstrook 25 – 40 cm breed, zeker niet breder ⁸.

De laatste aanbeveling is een aanscherping van het Handboek Wegontwerp ⁹, waarin nog sprake is van maximaal 50 cm.

Noten

- ¹ Bijv. op pag. 80.
- ² ASVV 2004, uitgave CROW.
- ³ Fietsverkeer nr. 9, pag. 33.
- ⁴ Ketting 173, pag. 4-6.
- ⁵ Duurzaam Veilige inrichting van wegen buiten de bebouwde kom – een gedachtevorming.
- ⁶ De oorspronkelijke waarde in ⁵ voor een verhardingsbreedte van 6,50 m komt mij onlogisch voor en is daarom aangepast.
- ⁷ Zie bijv. de rubriek 'Rare Fratsen' in de laatste Vogelvrije Fietser (29/6, pag. 7).
- ⁸ Richtlijn essentiële herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur. CROW publicatie 203.
- ⁹ Handboek Wegontwerp, erftoegangswegen. CROW publicatie 164d. Overigens is er in dit handboek een storende discrepantie tussen de tekst en de figuren, met name bij de figuren 7-3 t/m 7-5. De figuren zijn onjuist, zo heeft de CROW mij bevestigd. Deze fout zal in de volgende druk worden verbeterd.



Elst (U).

Bron: Ketting 174, december 2004, p 16-18. Fietsersbond