



# Duurzaam Veilig en BABW houden geen rekening met Fietsroutes door verblijfsgebieden

**'Duurzaam Veilig' maakt een strikt onderscheid tussen verkeersgebieden en verblijfsgebieden. Wat zijn de gevolgen voor hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden?**

**Otto van Boggelen**

*Fietsersbond enfb*

**Hans Baggerman**

*student Nationale hogeschool voor toerisme en verkeer.*

Veel gemeenten zullen de komende jaren aan de slag gaan met het Startprogramma Duurzaam Veilig. Hierin hebben de verschillende wegbeheerders afgesproken op korte termijn een aantal maatregelen te nemen om de Duurzaam Veilige eindsituatie dichterbij te brengen. Een belangrijke afspraak uit het startprogramma is dat gemeenten, provincies en waterschappen zo spoedig mogelijk onderscheid gaan maken tussen verkeersaders en verkeersluwe gebieden. Verder wordt het aantal 30 km/uur-gebieden fors uitgebreid en wordt de voorrang op verkeersaders door borden geregeld.

De vraag is nu hoe hoofdfietsroutes in dit plaatje passen?

Voor zover hoofdfietsroutes de verkeersaders volgen lijkt de situatie duidelijk. Door de relatief hoge intensiteit en snelheid van het autoverkeer op de verkeersaders zijn meestal aparte fietsvoorzieningen noodzakelijk. De aanwezigheid van fietspaden en fietsstroken benadrukt bovendien de verkeersfunctie van de verkeersaders, zodat het contrast met verblijfsgebieden toeneemt. Verder profiteren dit soort hoofdfietsroutes natuurlijk van het (in te stellen) voorrangregime op de verkeersaders.



Voor de hoofdfietsroutes die niet de verkeersaders volgen, maar door verblijfsgebieden lopen, is het beeld minder eenduidig. Welke plaats hebben deze hoofdfietsroutes in de categorisering? Wat is de gewenste wegindeling? Hoe moeten gemeenten omgaan met snelheidsremmers en voorrangsregelingen op deze hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden?

### Onduidelijkheid

Het Startprogramma Duurzaam Veilig geeft hier geen antwoord op. Het maakt alleen onderscheid tussen verkeersaders en verkeersluwe gebieden (en met verkeer wordt hier autoverkeer bedoeld). Het 'Handboek Categorisering wegen op een duurzaam veilige basis' (CROW-mededeling 116), dat als leidraad dient voor gemeenten die aan de slag gaan met duurzaam veilig, geeft ook weinig houvast. De wenselijkheid van fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden is, aldus het handboek, afhankelijk van de situatie. Het handboek waarschuwt wel dat karakteristieken van de ene wegcategorie niet mogen worden toegepast in een andere wegcategorie. Fietspaden en -stroken zouden zo'n karakteristiek kunnen zijn voor verkeersaders.

Verder introduceert het handboek naast de al bekende stroomwegen, gebieds-

ontsluitingswegen en erftoegangswegen de categorie 'fietspaden'. Hiermee worden geheel vrij getraceerde fietspaden bedoeld, ook wel solitaire fietspaden genoemd. Vooral in woonwijken uit de laatste decennia zijn deze solitaire fietspaden een veelvoorkomend verschijnsel. Maar hoe moet het als er geen ruimte of geld is voor solitaire fietspaden? Of wanneer uit stedenbouwkundig oogpunt gekozen wordt voor een gemengde afwikkeling van de hoofdfietsroute met het gemotoriseerde bestemmingsverkeer?

Voor de Fietsersbond enfb waren deze vragen aanleiding om het fenomeen 'doorgaande fietsverbinding door verblijfsgebieden' beter in kaart te laten brengen. Onderzocht is wat de mogelijkheden zijn om fietsers vlot, veilig en comfortabel door verblijfsgebieden te loodsen. Het onderzoek bestaat uit drie delen. Ten eerste is gekeken welke eisen in de literatuur gesteld worden aan doorgaande fietsverbindingen en aan verblijfsgebieden. Vervolgens is een enquête gehouden in 37 gemeenten om de praktijk in beeld te brengen. Van de geselecteerde gemeenten wordt verondersteld dat ze een actief fietsbeleid voeren. Tenslotte zijn vijf praktijkvoorbeelden gedetailleerder bestudeerd. Het gaat om fietsroutes door verblijfsgebieden in:

- Raalte, van de nieuwbouwwijk Vloed-

kampen naar het centrum (1,3 km);

- Helmond, de centrale oost-west 'non-stop' fietsroute vanaf de wijken Brouwhuis en Rijpelberg tot het centrum (3,8 km);

- Tilburg, de welbekende oost-west fietsroute uit het demonstratieproject uit 1977 (4 van de 12 km onderzocht);

- Kampen, een route over de Cellesbroeksweg van een woonwijk naar het centrum (1,7 km);

- Ede, van de woonwijken Maanderen en Oude Ede Zuid naar het centrum (3 km).

### Veel doorgaande routes

Doorgaande fietsverbindingen door verblijfsgebieden blijken een algemeen voorkomend verschijnsel te zijn. In bijna alle gemeenten uit de enquête zijn dergelijke routes aan te treffen. In slechts 2 van de 37 gemeenten lopen de hoofdfietsroutes consequent om de verblijfsgebieden heen. Ook in de literatuur komt de wenselijkheid van hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden duidelijk naar voren. De kortste route naar het centrum loopt nu eenmaal vaak door een woonwijk of park. En de situering van fietsroutes door verblijfsgebieden kan tevens voordelen bieden voor de verkeersveiligheid (verkeersluw), de sociale veiligheid (woonbebouwing), het comfort (minder verkeershinder) en de aantrekkelijkheid (beschut, minder geluidsoverlast).

In de onderzochte praktijkvoorbeelden maken de fietsroutes vaak gebruik van oude radiale invalswegen (weggetjes), die geen verbindende functie meer hebben voor het autoverkeer. In Raalte bijvoorbeeld heeft een oude radiaal een belangrijke functie gekregen voor het fietsverkeer van een woonwijk naar het centrum, door twee doorsteekjes aan te leggen tussen huizen.

Tweede van de geënquêteerde gemeenten meent overigens wel dat er conflicten kunnen ontstaan tussen de hoofdfietsroute en de verblijfsfunctie. De bromfiets en de -opgevoerde- snorfietsers zijn de grootste boosdoeners. Verder kunnen grote aantallen fietsers tot conflicten leiden met spelende kinderen.

### Wegvakken

Uit de inventarisatie blijkt dat de doorgaande fietsverbindingen door verblijfsgebieden een grote diversiteit aan verschijningsvormen kennen. Ze zijn uitgevoerd als solitaire fietspaden, vrijliggende fietspaden, fietsstraten, fietsstroken en gemengde profielen. Vaak komen binnen één gemeente en zelfs



*De 'non-stop' fietsroute in Helmond bestaat uit vrijliggende, aanliggende en solitaire fietspaden die in twee richtingen bereden mogen worden.*

op één route verschillende uitvoeringsvormen voor. In oudere wijken nabij het centrum is de fietsverbinding relatief vaak op de rijbaan gesitueerd. In de nieuwere wijken van na 1980 is de verbinding veelal vrij getraceerd. Bij het praktijkvoorbeeld Helmond is het meest consequent gekozen voor aparte fietsvoorzieningen. De gehele 'non-stop' fietsroute bestaat uit vrijliggende, aanliggende en solitaire fietspaden die in twee richtingen bereden mogen worden. De breedte van de fietspaden varieert van 2,5 tot 3,8 meter. Als verharding is steeds comfortabel asfalt toegepast. De scheiding tussen fietspad



*In Raalte is veel werk gemaakt van de vloeiende overgang tussen fietsstroken en fietspad en uitritconstructies voor de zijstraten.*

en rijbaan bestaat veelal uit een 1 meter brede heg met boompjes.

Ook in de wat smallere woonstraten is stelselmatig gekozen voor de aanleg van fietspaden. Soms was het noodzakelijk om de ruimte voor het autoverkeer te beperken, bijvoorbeeld door het versmallen van de rijbaan, het opheffen van parkeerplaatsen of het instellen van eenrichtingsverkeer. In deze krappe situaties is een smalle verhoogde rand toegepast als scheiding tussen fietspad en rijbaan. Zeker voor tweerichtingspaden is zo'n smalle scheiding niet ideaal.

Een voordeel van de Helmondse keuze voor fietspaden is, dat fietsers weinig hinder ondervinden van rijdend en parkerend autoverkeer. Bovendien hebben fietsers geen last van de snelheidsremmende maatregelen die bedoeld zijn voor het autoverkeer. Verder zorgt de consequente toepassing van fietspaden voor samenhang en continuïteit in de hoofdfietsroute. Uit verschillende hoeken worden echter ook kritische kanttekeningen geplaatst bij deze fietspadenoplossing. Zo zou de aanleg van een fietspad naast een woonstraat een onnodig dure en ingrijpende maatregel zijn, die het verblijfsklimaat van de straat aantast. Door de lage intensiteit en snelheid van het autoverkeer is het volgens deze critici niet nodig om fiets- en autoverkeer zo strikt van elkaar te scheiden.

### Op de rijbaan

Deze kritiek brengt de tweede mogelijkheid in zicht: de fietsroute volgt de rijbaan. Meer dan de helft van de geënquêteerde gemeenten gebruikt deze oplossing voor (delen van) de fietsroutes. Bij de onderzochte praktijkvoorbeelden is in de meeste gevallen wel een visuele scheiding aangebracht door middel van fietsstroken, vaak in combinatie met een smalle rijstrook voor het autoverkeer. De fietsstroken lijken vooral bedoeld om de aanwezigheid van de fietsroute te accentueren. De rode kleur vergroot tevens de samen-

hang en continuïteit van de fietsroute. Fietsers kunnen hierdoor makkelijker hun weg vinden.

In het praktijkvoorbeeld Ede maken de fietsers op het grootste deel van de route gebruik van de rijbaan. Het gaat deels om gemengd verkeer, deels om fietsstroken. Vrijwel de gehele route is geasfalteerd. Op de Kerkweg, een cruciaal deel van de route, is voor het autoverkeer éénrichtingsverkeer ingesteld. Het profiel bestaat hier uit twee rode fietsstroken, van elk 1,5 meter breed, en een rijstrook voor het eenrichtingsautoverkeer met breedte van 2,8 tot 3 meter. Het voordeel van de smalle rijstrook is, dat de weg ondanks de aanwezigheid van fietsstroken, vrij smal blijft ogen. Om hinder van geparkeerde auto's te voorkomen, zijn parkeervakken aangebracht en is een parkeerverbod ingesteld.

Halverwege de Kerkweg, op het kruispunt met de Parkweg, verandert de rijrichting voor het autoverkeer. Hier is het voor automobilisten niet mogelijk om de fietsroute te blijven volgen. Zo wordt voorkomen dat het te druk wordt met autoverkeer.

Op 13 plaatsen in het Edese voorbeeld zijn snelheidsremmers aangebracht. Soms moeten ook fietsers over de drempel, maar wanneer het een sinusvormige 30 km/uur-drempel betreft is dat geen probleem. Vaker zijn er aparte doorgangen voor fietsers naast de drempel of versmalling gemaakt. Helaas zijn deze doorgangen meerdere malen aan de smalle kant: vanaf 0,85 meter. Dergelijke doorgangen moeten zo breed zijn, dat twee fietsers er naast elkaar door kunnen fietsen, aldus de richtlijnen uit CROW-mededeling 74 'Tekenen voor de Fiets'.

Ook in Raalte loopt de fietsroute grotendeels op de rijbaan, met vergelijkbare kenmerken als in Ede. Fietsstroken met smalle rijstrook (2,3 meter), alternerend eenrichtingsverkeer en een parkeerverbod. Om autoverkeer te weren is tevens een aantal zijstraten afgesloten voor het autoverkeer. Verder zijn de

overgangen van fietsstroken naar fietspad in Raalte wat beter (vloeiender) vormgegeven. Om het fietscomfort te verhogen is de klinkerverharding in de Deventerstraat vervangen door asfalt. Tot grote tevredenheid van de fietsers, zo blijkt uit een enquête van de gemeente. Circa 80 procent van de ondervraagden vindt de rode asfaltstroken prima.

## Fietsstraat

Op de Tilburgse demonstratiefietsroute, in de Boomstraat en de Tuinstraat, is een tussenvorm van een fietspad en 'fietsers op de rijbaan' toegepast. Tegenwoordig wordt hiervoor ook wel



*Helmond: solitair fietspad kruist erftoegangsweg op plateau.*

de term 'fietsstraat' gebruikt, ook al bestaat er geen eenduidigheid over dit begrip. De straat ziet er uit als een tweerichtingsfietspad, waar ook automobilisten in één richting gebruik van mogen maken. Het fietsgedeelte is aan één zijde verbreed met een strookje klinkers, zodat automobilisten deels op het fietsgedeelte, deels op de klinkers rijden. Uit het wegontwerp moeten automobilisten afleiden dat zij als het ware te gast zijn. Formeel gezien moeten fietsers overigens het klinkerstrookje gebruiken, omdat ze volgens het RVV zoveel mogelijk rechts moeten houden. Het wegontwerp suggereert anders.

## Erftoegangsweg zonder voorrang

Hoofd fietsroutes met fietsers op de rijbaan zijn het lastigst te plaatsen in de richtlijnen uit het 'Handboek Categorisering wegen op een duurzaam veilige basis'. Omdat het autoverkeer van dezelfde ruimte gebruik maakt, zou de fietsroute onder de categorie 'erftoe-

gangsweg' vallen. De belangrijke doorgaande betekenis voor het fietsverkeer dreigt daardoor ondergesneeuwd te raken. Het categoriseringshandboek bevat namelijk een aantal operationele eisen voor erftoegangswegen, die conflicteren met de eisen voor doorgaande fietsverbindingen. Zo mag er op een erftoegangsweg geen markering in de lengterichting en rijbaanindeling zijn. Hoe moet het dan met fietsstroken, die de route samenhang geven? Verder wordt een open verharding aanbevolen, maar juist fietsers hebben baat bij egaal asfalt. Ook wat de drempels en dergelijke betreft zou het wenselijk zijn om de fietsroute anders in te richten dan een

doorsnee erftoegangsweg. En misschien nog wel het belangrijkste: op kruispunten van erftoegangswegen onderling mag de voorrang volgens het categoriseringshandboek niet geregeld worden.

Voorrang is een belangrijk kenmerk van de routes uit de praktijkvoorbeelden. Bij 63 van de 71 kruispunten die in verblijfsgebieden liggen, heeft de fietsroute voorrang. Voorrang is niet alleen van belang voor de reistijd van de fiets, en daarmee voor de concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Voorrang levert ook een belangrijke bijdrage aan het fietscomfort. De stopkans voor fietsers neemt af en het verkeer uit de zijstraten houdt beter rekening met de fietsroute. Deze heldere verkeerssituaties beperken de mentale belasting. Dat fietst prettiger. Verder kan het regelen van de voorrang ook een instrument zijn om samenhang en continuïteit aan te brengen in een doorgaande fietsverbinding. Het belang van voorrang wordt beves-

tigd in de enquête van de gemeente Raalte. Naast de 'verkeersveiligheid' noemden de respondenten 'voorrang op de volledige route' als belangrijkste pluspunten van de route.

## Borden en uitritten

In de praktijkvoorbeelden wordt de voorrang ten gunste van de fietsroute op twee manieren geregeld. In de meeste gevallen door borden. Daarnaast is op ongeveer 20 procent van de kruispunten een uitritconstructie toegepast in het voordeel van de fietsroute. De voorrangsregeling met borden wordt meestal met een aantal infrastructuurle maatregelen ondersteund. Plateaus komen het meest voor. Het gaat veelal om plateaus, waarbij het kruisende verkeer wel met een hoogteverschil te maken krijgt, maar de fietsroute niet. Het fietsverkeer ondervindt dan ook geen hinder. Vooral op kruispunten tussen fietspaden en 'erftoegangswegen' zijn deze plateaus veel toegepast. Het (rode) asfalt van de fietsroute loopt ononderbroken door over het plateau en de voorrang wordt extra benadrukt door haaiantanden. Is de kruisende weg wat drukker of breder, dan wordt het plateau ook wel gecombineerd met middengeleiders in de kruisende weg.

Wanneer de fietsroute op de rijbaan ligt, wordt op de kruispunten minder vaak gebruik gemaakt van plateaus. Alleen markering op het kruispunt zorgt



*Op de Fietsstraat in Tilburg (met bromfietsverbod) zijn auto's te gast op de fietsroute.*

voor ondersteuning van de voorrangs borden. En wanneer plateaus wel worden toegepast, moet de fietsroute vaak ook over een hoogteverschil. Het daarmee gepaard gaande discomfort is in de praktijkvoorbeelden echter acceptabel, omdat de hellingen van de op- en afritten niet te steil zijn.

## Vorrang en BABW

De wens om fietsroutes door verblijfsgebieden van voorrang te voorzien, zorgt voor nogal wat strijdigheden met richtlijnen en uitvoeringsvoorschriften. Zoals eerder gemeld, kan volgens het categoriseringshandboek de voorrang niet geregeld worden, wanneer de fietsroute op de rijbaan ligt, omdat het dan een kruispunten van 'erftoegangswegen' betreft. Alleen wanneer het om een vrij getraceerd fietspad gaat, mag volgens deze richtlijn een voorrangstelling ingesteld worden. De uitvoeringsvoorschriften voor verkeerstekens uit het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) gaan echter nog een stapje verder. Deze verbieden het plaatsen van voorrangsborden (B1, B3, B4, B5 en B6) in 30 km-zones. Dus ook wanneer het een vrij getraceerd fietspad betreft.

In de praktijkvoorbeelden komt het vier keer voor dat de voorrang geregeld is, terwijl het kruispunt toch in een 30 km-zone ligt. Wanneer Duurzaam Veilig gerealiseerd wordt, zullen echter bijna alle onderzochte kruispunten uit de praktijkvoorbeelden onder een 30 km-regime vallen.

Uit de enquête blijkt dat een aanzienlijk deel van de gemeenten de uitvoeringsvoorschriften betreffende voorrangsborden op dit punt negeert. Het betreft



Ook in Ede past men fietsstroken toe met een smalle rijstrook (2,8 meter breed) voor het eenrichtingsautoverkeer.

(auto)verkeer blijkt inderdaad bijna altijd voorrang te verlenen aan de fietsroute. Het is echter de vraag of het juist is willens en wetens een voorrangssituatie te suggereren, die geen formele basis heeft.

Eén gemeente heeft, op advies van de verkeerspolitie, wel haaiantanden aangebracht, maar geen borden geplaatst, om zo in het reine te blijven met de uitvoeringsvoorschriften. Overigens komt het ook voor dat voorrangsborden op last van de plaatselijke politie weggehaald moeten worden, omdat de situatie niet strookt met het BABW. Een andere creatieve oplossing is het beëindigen van de 30 km-zone ter hoogte van de fietsroute, om de 30-km-zone aan de andere zijde van de fiets-

## Aanbevelingen

Op grond van de bevindingen uit de literatuur, de enquête en de praktijkvoorbeelden zouden dus zowel de uitvoeringsvoorschriften BABW als de categorisering moeten worden aangepast. Het BABW moet wegbeheerders de mogelijkheid geven om ook in 30 km-gebieden de voorrang te regelen. Dat sluit beter aan bij de praktijk en voorkomt dat gemeenten zich in allerlei bochten moeten wringen om een goede fietsroute te maken die toch voldoet aan de uitvoeringsvoorschriften. Ongeveer de helft de geënquêteerde gemeenten (17) steunt aanpassing van het BABW, acht gemeenten weten het niet en twaalf zijn tegen. Vooral gemeenten die het beleid hebben doorgaande fietsverbindingen zoveel mogelijk buiten verblijfsgebieden te houden, hebben geen behoefte aan aanpassing van het BABW.

De aanpassing van de categorisering op duurzaam veilige basis kan eveneens op steun van de wegbeheerders rekenen. Doorgaande fietsverbindingen moeten beter uit de verf komen, ook als deze gebruik maken van de rijbaan van een 'erftoegangsweg'. Meer dan de helft van de geënquêteerde gemeenten (23) steunt deze aanpassing. Elf gemeenten zijn tegen en drie weten het niet.



In Ede heeft men de nodige snelheidsremmers aangebracht. Soms zijn de aparte doorgangen voor fietsers naast de drempel of versnellingen aan de nauwe kant.

opvallend vaak gemeenten die 'voorrang voor fietsers' vastgesteld hebben als ontwerpuitgangspunt.

## Uitvluchten

Daarnaast proberen gemeenten de uitvoeringsvoorschriften uit het BABW op verschillende manieren te omzeilen. Bijvoorbeeld door de voorrang voor de fietsroute wel te suggereren in de vormgeving (doorlopend rood asfalt over plateau), maar niet expliciet te regelen met borden. Het kruisende

route weer te laten beginnen. Zo leiden de uitvoeringsvoorschriften tot een onbedoelde groei van het bordenwoud. De meest gebruikte manier om conflicten met het BABW te voorkomen is het toepassen van uitritconstructies, in plaats van voorrangsborden. Deze zijn onder andere te vinden in de praktijkvoorbeelden in Raalte en Tilburg. Uit de enquête blijkt dat meer dan de helft van de relevante gemeenten uitritconstructies gebruikt om fietsers in een verblijfsgebied voorrang te geven.

## Kortweg

- Onderzocht is wat de consequenties zijn van "duurzaam veilig" voor de mogelijkheden om fietsers door verblijfsgebieden te loodsen.
- Het BABW zou het wegbeheerders mogelijk moeten maken om de voorrang te regelen op fietsroutes in 30 km-gebieden.
- De "duurzaam veilig" categorisering moet meer rekening houden met fietsverbindingen, vooral wanneer gebruik wordt gemaakt van de rijbaan.