

Verkeers [plein]

Een rubriek waarin we dieper ingaan op verkeerskundige en verkeerstechnische zaken waarmee afdelingen te maken krijgen. Deze aflevering behandelt de discussie over fietspaden versus fietsstroken.

Fietspaden en fietsstroken

Theo Zeegers, verkeersconsulent en Govert de With, medewerker afdeling Amsterdam

Op verkeersaders - zeg maar 50 km/uur-wegen - moet het fietsverkeer volgens Duurzaam Veilig om redenen van verkeersveiligheid worden gescheiden van het snelverkeer. Fietsers hebben een sterke voorkeur voor vrijliggende fietspaden. Vaak verzetten andere belangen zich daar tegen, waardoor fietsstroken als alternatief naar voren komen. Dat is toch ook scheiden? En is dat niet veilig? Hierbij een paar handvatten hoe met een dergelijke discussie in de praktijk om te gaan.

Intuïtief lijkt het duidelijk dat een fietspad veiliger moet zijn dan een fietsstrook. Immers, een fietsstrook is eigenlijk helemaal niet echt 'scheiden' zoals Duurzaam Veilig voorschrijft. Vraag maar eens aan ouders met kleine kinderen waar ze liever rijden. Als er naast de

fietsstrook ook nog parkeerhavens liggen, rijden er in elk geval auto's overheen. En inderdaad, in een vergelijkend onderzoek vonden Welleman en Dijkstra (1988) dat fietspaden op wegvakken aanzienlijk veiliger zijn dan fietsstroken. Jensen & Nielsen (1996) vonden in Denemarken dat smalle fietsstroken (tot 1,2 meter breed) drie à vier maal onveiliger zijn dan brede stroken. De aanbeveling van de Fietzersbond dat stroken liefst 2 meter breed moeten zijn en in ieder geval breder dan 1,50 meter, is dus niet zo vreemd. Nu vallen de meeste slachtoffers, ook waar het fietsers



Waar ruimte is voor een fietsstrook, is ook ruimte voor een fietspad (Jan Evertsenstraat in Amsterdam).

betreft, niet op wegvakken maar op kruispunten. En daar deden in de studie van Welleman & Dijkstra (1988) de fietsstroken het juist weer beter dan de fietspaden. Schijnbaar zien automobilisten fietsers sneller over het hoofd wanneer zij verder van de hoofdrijbaan rijden. De studie van Welleman en Dijkstra is van vóór de eerste gedachten over Duurzaam Veilig. Het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen op kruispunten was toen een zeldzaamheid, brommers reden nog overal op het fietspad en rotondes waren er alleen in de vorm van grote verkeerspleinen. Kruispunten zijn sindsdien veel veiliger geworden en kunnen met specifieke aandacht nog veiliger worden



gemaakt. De les is dus dat je de veiligheidswinst op de wegvakken moet pakken en tegelijkertijd extra aandacht moet schenken aan de kruispunten.

Vanwege dit alles vindt de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW, 2006) fietsstroken alleen aanvaardbaar voor het basisnetwerk fiets (met een intensiteit van minder dan 750 fietsers per etmaal). Op (hoofd)fietsroutes gaat de keuze uit naar vrijliggende fietspaden, met aanvullende maatregelen op de kruispunten. Dat dat in de praktijk werkt, bleek onder meer uit de herinrichting van het eerste stukje van de Bolderdijkstraat te Amsterdam. De aanleg van een vrijliggend fietspad leidde daar tot een halvering van het aantal letselongevallen.

Parkeren

Verrassend veel ongevallen gebeuren er bij het parkeren van auto's. Niet alleen door het in- en uitparkeren zelf, maar ook door openslaande deuren, dubbelparkeren en uitwijken, waardoor fietsers geraakt worden door achteroprijdend verkeer. Bij vrijliggende fietspaden speelt deze problematiek nauwelijks, omdat het parkeren daar links van de fietser plaatsvindt. Vandaar dat de ASVV 2004 (het CROW-handboek over het ontwerp van wegen binnen de bebouwde kom) de combinatie van fietsstroken en parkeren in parkeerhavens langs verkeersaders ontraadt. Elke keer dat fietsstroken worden genoemd, wordt ook op het gevaar van openslaande portieren gewezen.

Voorkeur vanuit Duurzaam Veilig is een verkeersader zonder parkeerplaatsen erlangs en met vrijliggende fietspaden. Eventueel fietsstroken, maar dan geen langsparkeren. Of omgekeerd: eventueel langsparkeren, maar dan geen fietsstroken.

Maar daar is toch vaak geen ruimte voor? De Ontwerpwijzer rekent op pagina 118 voor dat dit vaak gehoorde argument feitelijk niet klopt. Wanneer er ruimte is voor een fietsstrook naast parkeerhavens, is er ook ruimte voor een vrijliggend fietspad, al is dat dan, toegegeven, van minimale breedte. Bijgevolg kan zelfs op tamelijk smalle wegen nog worden gekozen voor een dwarsprofiel met langsparkeren en vrijliggende fietspaden. De Amsterdamsestraatweg in Utrecht is een mooi voorbeeld daarvan: een volledig dwarsprofiel met aan beide kanten een voetpad, een fietspad en een parkeerstrook bij een gevel-tot-gevelafstand van 21 meter. Het werkt goed en het is een enorme verbetering ten opzichte van de oude situatie zonder fietspaden.

Samengevat

Fietsers prefereren fietspaden boven fietsstroken.

Fietspaden zijn ook veiliger, zij het dat de kruispunten speciale aandacht vergen. Langsparkeren maakt de noodzaak voor fietspaden alleen maar groter. Wanneer er ruimte is voor fietsstroken en langsparkeren, is er ook ruimte voor langsparkeren en fietspaden.

Referenties

- CROW, 2004: ASVV 2004.
- CROW, 2006: Ontwerpwijzer Fietsverkeer (in het bijzonder tabel 14 op pag. 108).
- Jensen, S.U. & M.A. Nielsen, 1996: Cykelfelter; Sikkerhedsmaessig effekt i signalregulerede kryds.
- Welleman, A.G. & Dijkstra, A. (1988): Veiligheidsaspecten van stedelijke fietspaden. R-88-20. SWOV, Leidschendam.

Kettingkast vernieuwd

Op de Kettingkast staat een schat aan informatie voor de actieve vrijwilliger. De Kettingkast is langzaamaan uit z'n voegen gegroeid en daarom is besloten tot een stevige ingreep. Alle teksten zijn nagekeken en waar nodig vernieuwd en de hoofdstukken zijn iets anders ingedeeld. Het belangrijkste verschil betreft de informatiepagina's: deze zijn nu logisch en chronologisch op onderwerp geordend, dus eenvoudiger te vinden. We wensen jullie er veel plezier mee en horen graag jullie commentaar. De Kettingkast is te vinden op:

www.fietsersbond.nl/kettingkast

