

Soort: Notitie

Auteur: Ria Glas

Datum: 12 augustus 2020

Samenvatting:

Bij het begin of einde van fietspaden moeten fietsers oversteken. In veel situaties wordt er met "opvangfietspaden" gewerkt. Deze zijn niet populair bij fietsers, ze steken vaak over zonder gebruik te maken van die opvangfietspaden. In Utrecht is bij een herinrichting van een zeer drukke 30-km weg een krap profiel toegepast, waardoor fietsers zonder achterom te kijken linksaf naar de wachtplek op de weg kunnen rijden.

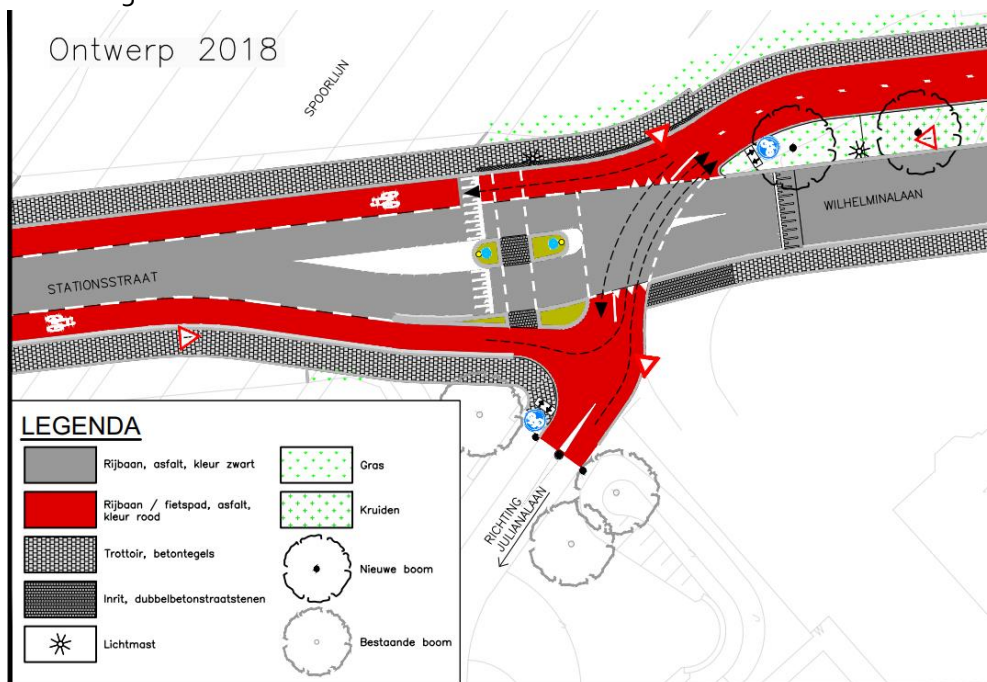
De Wilhelminalaan in Utrecht is een "grijze" weg. De weg is onlangs succesvol heringericht als 30-km weg. Dat was niet vanzelfsprekend, omdat het een erg drukke weg is met 9.300 auto's per etmaal. Een flink deel hiervan is doorgaand verkeer. Grote aantallen fietsers, sommigen zeer jong, moeten dagelijks de weg oversteken.

Twintig jaar geleden was de Wilhelminalaan een doorgaande weg buiten de bebouwde kom (eerst 80, later 60 km). Vanwege de bouw van Leidsche Rijn is de snelheid teruggebracht naar 50 km per uur, door het plaatsen van enkele drempels. Zolang er een bus reed waren dat de weinig effectieve "busmatjes".

Ontwerppogave en ontwerp gemeente

Vanuit Vleuten heeft de weg aan beide zijden fietsstroken; iets verderop heeft de weg van oudsher een éézijdig tweerichtings fietspad aan de linkerkant van de weg (gezien vanuit Vleuten). In de nieuwe inrichting is dat fietspad gebleven. Fietsers vanuit Vleuten moeten de rijbaan dus oversteken. Dit stelde de gemeente voor een ontwerppogave: hoe laat je fietsers vanuit Vleuten veilig oversteken naar het fietspad aan de andere kant van de weg?

De gemeente stelde een ontwerp voor met een middeneilanden en een opvangfietspad, zie afbeelding.



Nadeel van dit ontwerp is dat het middeneiland niet breed genoeg kon worden gemaakt om fietsers de mogelijkheid te bieden om tussen de weghelften veilig op te stellen. De donkergrijs aangegeven inrit na de oversteek is niet in bezit van de gemeente, verbreden was daarom niet mogelijk. Omdat je bij het middeneiland niet veilig kunt opstellen, worden fietsers de facto gedwongen om de weg in één keer over te steken. Vanwege de hoge verkeersdruk op de weg vonden omwonenden en gebruikers dat geen goede oplossing.

Alternatief ontwerp

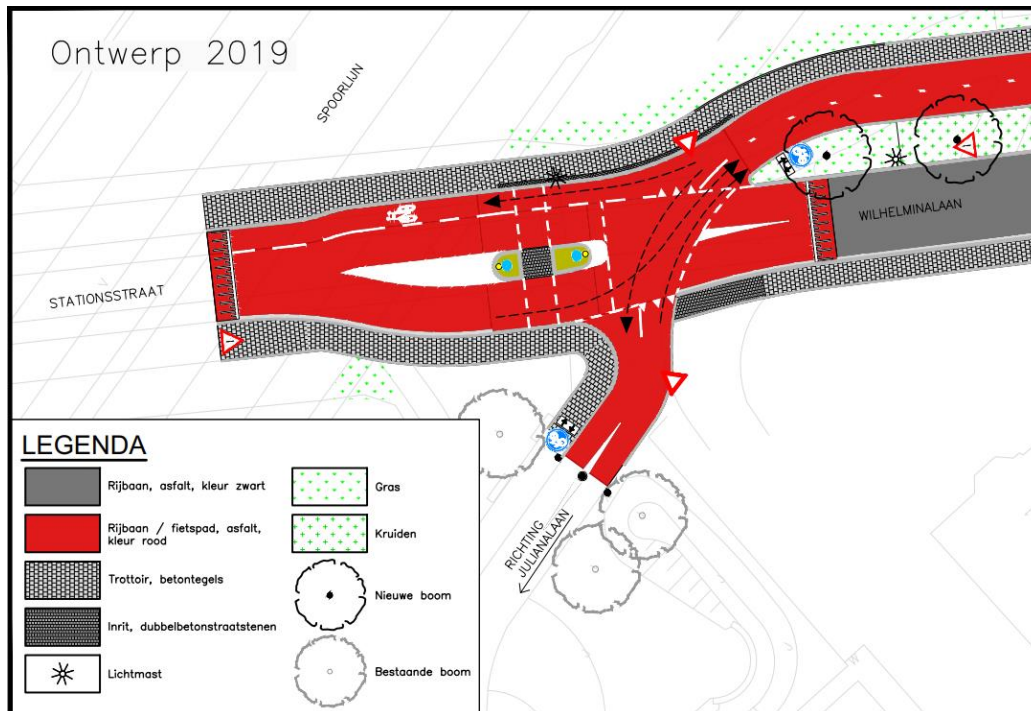
De Fietsersbond heeft een ander ontwerp voorgesteld. In dat ontwerp werd de weg versmald tot 3,25 m bij het middeneiland. Het asfalt van de hele rijbaan werd rood gekleurd om het belang van de fietsers te benadrukken en de snelheid te verlagen. Doordat de weg ook wat wordt uitgebogen ontstaat een profiel waarin auto's fietsers niet kunnen inhalen. Het voetpad is à niveau met de weg uitgevoerd, fietsers kunnen, als ze dat zouden willen, makkelijk uitwijken naar het voetpad.

Fietsers kunnen in dit ontwerp zónder achterom te kijken naar de kleine wachtplek tussen de rijbanen rijden. Ze rijden er schuin op af. Bij het middeneiland staan ze daarom niet haaks op de rijbaan, maar schuin; dat past beter en zo staan ze wel veilig tussen de weghelften. Om naar die opstelplek te gaan, hoeven ze niet achterom te kijken naar achteropkomend verkeer. Ze kunnen al hun aandacht richten op het tegemoetkomende verkeer.

Fietsers kunnen geen voorrang krijgen op het tegemoetkomende verkeer, omdat rechtdoorgaand verkeer vóór afslaand verkeer gaat. Anders had de oversteek in de voorrang kunnen worden aangelegd.

De weghelфт richting Vleuten heeft de gewone breedte voor een rijbaan met fietsstrook en is dus veel breder dan 3,5 meter. Dat deel is uitgevoerd als een standaard fietspadeinde-met-rugdekking. Het ontwerp is nadrukkelijk niet symmetrisch.

De omwonenden en gebruikers verkozen de nieuwe variant boven de oude. Die nieuwe variant is aangelegd.



The proof of the pudding

Zoals gezegd wordt de route gebruikt door (ouders met) schoolgaande kinderen. Als de school uitgaat, moeten die massaal oversteken naar het fietspad toe. Nu het ontwerp is gerealiseerd, kunnen we testen of het ontwerp werkt, of dat de fietsers zich de stoep op laten drukken.

Dit filmpje van de situatie op het moment dat de school uitgaat, is gemaakt een week nadat de weg weer open was. <https://www.youtube.com/watch?v=dRwUO6AIOe4>

Het filmpje laat zien dat de weg echt druk is. Ondanks de drukte laten fietsers zich niet de stoep opdrukken. Fietsers weten dat ze niet ingehaald kunnen worden en kijken niet achterom, maar naar het tegemoetkomende verkeer. Ze geven goed richting aan. Het autoverkeer houdt goed rekening met de fietsers. Tegemoetkomend verkeer laat een drom fietsers oversteken als ze halverwege opgesteld staan of aan komen rijden.

Een paar bijzonderheden: er is één fietser die aan de overzijde op de stoep fietst en zo de oversteek mijdt. Drie mensen lopen met een fiets, maar dat lijkt een vrije keuze te zijn, zij stappen ook bij het fietspad niet op. Voordat deze situatie werd heringericht werd er aan de overzijde massaal over de stoep gefietst.

De fietsers kunnen met dit ontwerp vlot afslaan naar het fietspad aan de linkerkant van de weg. Zelfs ouders met zeer jonge kinderen gebruiken deze oversteek én krijgen daartoe alle ruimte van het gemotoriseerd verkeer. Kortom: zo wil je het hebben in een 30-km zone als de school uitgaat!

Deze oplossing is goed bruikbaar als fietsstroken overgaan in een fietspad en dat fietspad aan de linkerkant van de weg begint. Ook bij afslaan van fietspaden aan de "linkerkant" van de weg is dit een goede oplossing. De crux is het krappe profiel waardoor auto's fietsers niet kunnen passeren. De auto's moeten invoegen in de fietsstroom op de fietsstrook. De bocht die auto's moeten maken helpt mee om de snelheid te verlagen, net als de drempel. Dat fietsers, als ze willen, uit kunnen

wijken naar het voetpad is erg fijn. Als er geen ruimtebeperking is (zoals hier wel het geval is), is een middeneiland van normale afmetingen natuurlijk stukken beter.

In street view is de oversteek nog niet te bekijken. In 2009 lag er een vergelijkbare situatie in Vleuten op de Hindersteinlaan. Vanuit dit beeld"

<https://www.google.com/maps/@52.1057454,5.0156137,3a,75y,266.49h,79.76t/data=!3m7!1e1!3m5!1s2DwuomW-6tV2ysgO7eoFSA!2eo!5s2o1004o1T0o0o0o!7i13312!8i6656> moesten kinderen linksaf slaan om naar de basisschool te gaan. In die periode was dit het eerste punt waar verkeer dat van een 80-km weg kwam moest gaan remmen, de snelheid was hoog en er reed veel verkeer. Dit punt heeft, voor zover bekend, jarenlang gefunctioneerd zonder ernstige ongevallen.

In De Bilt is onlangs een weeflplateau gerealiseerd. Op dit plateau zijn veel fietsers die linksafslaan.

<https://www.youtube.com/watch?v=v1PK5JzJb7w>

Om dat plateau aan te passen aan bovenstaande principes, zijn de volgende wijzigingen nodig:

- De palen op de stoep weghalen en de stoep zou à niveau aanleggen. Daardoor kunnen fietsers de stoep op schieten als ze zich klem gereden zouden voelen.
- Het middeneiland veel breder maken, zodat de rijlopers maximaal 3,25 m breed zijn. Auto's kunnen fietsers dan niet passeren. Daardoor daalt de snelheid van het verkeer. Ook de bocht die ze moeten maken door dat bredere middeneiland helpt daaraan mee.
- Door het bredere middeleiland hebben fietsers meer wachtruimte om zich op te stellen. Ook bij haaks oversteken.
- Vanaf de Waterweg zouden fietsers liefst eerst een klein stukje fietsstrook moeten hebben, vóór de echte fysieke versmalling begint. Zodat auto's in moeten voegen in de fietsstroom in plaats van andersom. Een van beide verhardingen van het middensteunpunt zou verwijderd moeten worden.