



Beelden van een groene stad, voorstel 6

Samenvatting

Een straat waar fietsers de norm zijn, en de auto 'te gast' is, het kan. En het heet: fietsstraat. In het buitenland is er al erg veel ervaring met fietsstraten. Het wordt tijd dat ook in ons land fietsstraten verschijnen. Groen! vraagt dat bij de toekomstige plannen voor aanpassing van het mobiliteitsplan en aanpassingen van straten gekozen wordt voor de inrichting van fietsstraten op die plaatsen waar dat een meerwaarde betekent op het vlak van leefbaarheid en het versterken van hoofd fietsroutes.

Het voorstel

Motivatie

Binnen het stedelijk gebied bestaat er een feitelijk fietsrouten netwerk. De vormgeving van de straten is evenwel niet altijd aangepast aan de feitelijke functie die ze hebben voor de fietsers. Daardoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. En door een onaangepast wegbeeld wordt aangegeven dat men de fiets zeker niet als een prioritair vervoermiddel beschouwt binnen het mobiliteitsbeleid. In een goed fietsbeleid wordt er net wel naar gestreefd om ruim plaats te maken voor de fiets, om zo een groter deel van de verplaatsingen op een veilige en comfortabele manier te laten verlopen via de fiets. Op die plaatsen waar het kan, kan men de huidige logica omdraaien en de straat in de eerste plaats aan de fietsers geven, via het concept van een fietsstraat. In zo'n straat zijn de auto's niet volledig afwezig, maar ze zijn wel 'te gast' in een straat die in de eerste plaats van de fietsers is. Het ombouwen van delen van de hoofd routes in het fietsrouten netwerk tot fietsstraten vergroot de kwaliteit van het netwerk en draagt bij tot de algemene leefbaarheid van de woonzones.

Praktisch

Wat is een fietsstraat?¹

“Een straat binnen een verblijfsgebied die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voorkomt. Een belangrijke kenmerk van de fietsstraat is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets’ (Andriessse, Rinkele e.a 2001).”

Fietsstraten zijn dus een onderdeel van belangrijke fietsverbindingen. Hun hoofdfunctie is een goede en veilige doorstroming van grote aantallen fietsers, vooral tussen en door wijken. Daarnaast houden fietsstraten hun functie als gewone woonstraat, die inhoudt dat er ook autoverkeer voorkomt.

In Duitsland is de betekenis en vormgeving van een fietsstraat heel nauwkeurig juridisch vastgelegd. In Nederland is dat niet zo. In heel wat gemeenten zijn er ondertussen al wel heel wat ‘fietsstraatachtige’ toepassingen met succes doorgevoerd. In Vlaanderen is het model van een fietsstraat ook nog niet juridisch omschreven. Het is wel opgenomen in het fietsvademecum.² Uit de Duitse ervaring blijkt dat een ‘overreglementering’ in veel opzichten contraproductief werkt. Het is dus niet nodig om een volledige juridische omschrijving te hebben voor men overgaat tot het opzetten van projecten van fietsstraten. Het kan in ons land wel zinvol zijn dat er een samenwerking is tussen lokaal bestuur en hogere overheid bij het opzetten van proefprojecten, zodat er op basis van de opgedane ervaring advies kan gegeven worden voor toekomstige projecten.

Wanneer is een fietsstraat een zinvolle toepassing?

- Zoals gezegd moet het om een hoofdfietsroute gaan, die door een verblijfsgebied (b.v. een woonstraat) loopt.
- Veel fietsers moeten gebruik maken van deze route. Ze moet herkenbaar en aantrekkelijk zijn.
- Streefdoel is een aantal fietsverplaatsingen dat op deze route een veelvoud is van het aantal autoverplaatsingen. In een aantal gevallen kan een straat door het hoge aantal fietsen tegenover de auto’s (door verkeerscirculatiemaatregelen) in de feiten al een fietsstraat zijn, die dan ook geen verdere infrastructurele nodig heeft.³ In andere gevallen is het nodig te kiezen voor een aangepaste vormgeving.
- Zinvolle toepassingen zijn er onder meer bij de reconstructie van bestaande woonstraten of bij de aanleg van fietsroutes in nieuwbouwoebieden.

¹ Hiervoor is uitgebreid gebruik gemaakt van het zeer boeiend en uitgebreid rapport “Fietsstraten in hoofdfietsroutes” dat in opdracht van het Nederlands Fietsberaad werd gemaakt. Het rapport is te downloaden via www.fietsberaad.nl.

² Zie: <http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum/hfdst3.pdf>

³ Uit onderzoek in een reeds Nederlandse steden blijkt dat men vrij nauwkeurig kan vastleggen vanaf welke intensiteit van auto’s een aangepaste vormgeving nodig is. Uit het praktijkonderzoek blijkt dat bij een autoverkeersintensiteit tot 500 mvt/etm op een hoofdfietsroute (met in de cases fietsintensiteiten tussen 3.000 en 10.000 fietsers/etm) zonder aanpassingen aan het profiel, de bovengeschiktheid van het fietsverkeer goed kan worden gerealiseerd. Boven een intensiteit van 500 mvt/etm kan met een aangepaste vormgeving nog de bovengeschikte positie van de fiets worden gerealiseerd. De exacte grens voor het autogebruik kan afhankelijk zijn van de vormgeving van de fietsstraat. Bij een ondergeschikte positie past ook een aangepaste autosnelheid van maximaal 30 km/uur. De snelheid kan worden afgedwongen door een aangepast profiel of aanvullende snelheidsremmende voorzieningen.

Een fietsstraat is in de eerste plaats een functionele omschrijving, en niet zozeer een welbepaalde vastomlijnde vormgeving voor een straat. Het is niet zozeer de uitvoeringsvorm, maar wel de functie die bepaalt of een straat een fietsstraat is of niet.

Op vier punten kan de vormgeving functioneel worden aangepast (uit rapport Fietsberaad):

- Aanpassing 1: Autoluw
Een lage autoïntensiteit is essentieel voor het comfort, de veiligheid en de aantrekkelijkheid van een fietsstraat. Afhankelijk van de vormgeving is een autoïntensiteit van maximaal 2.000 à 2.500 mvt/etm toelaatbaar. Daarnaast moet doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk vermeden worden. Verkeerscirculatiemaatregelen, zoals alternerend eenrichtingsverkeer, zijn daarom vaak een randvoorwaarde voor het goed functioneren van een fietsstraat.
- Aanpassing 2: Gematigde snelheid autoverkeer
Naast de autoïntensiteit is een lage snelheid van het autoverkeer van grote invloed op de kwaliteit van de fietsroute. Daarnaast is een lage snelheid meestal vereist vanwege de verblijfsfunctie (groot aantal erfontsluitingen). De gewenste snelheid kan bereikt worden door een aangepast profiel, korte rechtstanden en snelheidsremmende maatregelen. Bij plateaus en drempels moeten fietsvriendelijke hellingen toegepast worden.
- Aanpassing 3: Toepassing asfaltverharding
Toepassing van asfaltverharding in de fietsstraat zorgt voor vergroting van het fietscomfort. Binnen een verder geklinkerde woonbuurt zorgt de toepassing van een doorlopende asfaltloper voor herkenbaarheid en continuïteit voor de hoofd fietsroute.
- Aanpassing 4: Aangepast profiel
Een aangepast profiel in de fietsstraat (door een andere indeling van de rijbaan) kan de volgende functies vervullen:
 - versterking bovengeschiktheid fietsverkeer: Met een profiel waarbij de fietser meer midden op de weg rijdt en de auto meer achter de fiets blijft (rabatstroken, middenberm en/of smal profiel), kan de positie van het fietsverkeer versterkt worden. Dit leidt onder meer tot een lagere snelheid van het autoverkeer. De werking van het aangepaste profiel vraagt wel een zekere hoeveelheid fietsers; in ieder geval vier keer zoveel als de hoeveelheid autoverkeer.
 - routegeleiding, vindbaarheid: Op keuzepunten, waar de fietsroute niet op voorhand duidelijk is, kan deze met een eenduidige, als fietsstraat herkenbare vormgeving worden aangegeven. De fietsers worden als het ware geleid en kunnen erop vertrouwen dat de route ook verderop een vervolg heeft als hoofd fietsroute.
 - voorrang binnen 30km/uur-gebieden: Binnen 30km/uur-gebieden mag op fietsroutes, die als zodanig herkenbaar zijn en waarop in beperkte mate autoverkeer voorkomt, voorrang worden ingesteld.
 - herkenbaarheid als fietsroute: Met een aangepast profiel, bestaand uit herkenbare fietselementen (rood asfalt, fietssymbool, bebording), kan aan fietsers en andere weggebruikers worden duidelijk gemaakt dat er sprake is van een fietsroute. Hiermee kunnen in ieder geval keuzen in routegeleiding en profielindeling, die voor andere weggebruikers wellicht onlogisch zijn, worden verklaard en bovendien minder harde doelen worden gediend, zoals het imago van de fiets.

Qua vormgeving worden vier types fietsstraten onderscheiden (uit rapport Fietsberaad):

Type 1 Woonstraat

Het gaat hier over straten met zeer lage autointensiteiten. In combinatie met een functie als hoofdfietsroute kan de bovengeschiedtheid van het fietsverkeer zonder aanvullende maatregelen worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om hoofdfietsroutes in woonstraten waar vanwege de ligging of door aanvullende verkeerscirculatiemaatregelen de intensiteit van het autoverkeer beperkt blijft tot 500 mvt/etm.



Type 2 Fietsers ruim aan de zijkant

Bij fietsstraten van het type 'fietsers ruim aan de zijkant' worden de fietsvoorzieningen aan de zijkant van de rijbaan gerealiseerd. Doordat de fiets(suggestie)stroken, zeker in verhouding tot de breedte van de 'autoloper' voor het autoverkeer, een behoorlijke breedte hebben, overheersen de fietsvoorzieningen het wegbeeld. Bij tweerichtingsverkeer voor het autoverkeer is in dit profiel al snel een flinke breedte voor elkaar passerende auto's nodig, óf het autoverkeer moet van de fietsstroken gebruikmaken. Dit laatste is alleen bij zeer lage autointensiteiten acceptabel. Bij eenrichtingsverkeer kan over de fietsstraat juist relatief veel autoverkeer worden afgewikkeld; de onderlinge hinder is dan beperkt.



Type 3 Fietsers meer middenop

De uitvoering van fietsstraten van het type ‘fietsers meer middenop’ is erop gericht de positie van de fietsers in het wegbeeld te versterken door ze meer midden op de rijloper te laten rijden. Hierdoor zijn de fietsers bij de automobilisten op de fietsstraat beter in beeld en is er dus meer interactie tussen beide groepen verkeersdeelnemers. Tegelijkertijd stelt deze vormgeving grenzen aan de acceptabele intensiteiten van het autoverkeer. Uitgangspunt bij alle fietsstraten van dit type is de toepassing van een asfaltloper voor het fietsverkeer midden op de rijbaan, die ook door het autoverkeer kan worden gebruikt. De rode loper biedt goede mogelijkheden voor de herkenbaarheid van de fietsroute – en dan gaat het zowel om routegeleiding voor fietsers zelf als om herkenbaarheid van de fietsroute voor andere verkeersdeelnemers. Voorrang in 30km/uur-gebieden is met deze vormgeving dus zeker mogelijk. Belangrijke overweging om in dit type fietsstraat een rode asfaltloper toe te passen is

bovendien dat de rode looper het gewenste gedrag met de fietser meer in het midden van de rijbaan ondersteunt. Voor zowel de fietsers als de andere weggebruikers wordt het logischer dat de fietser de asfaltloper volgt.





Type 4 Rijbaanscheiding

Het streven om de positie van de fietser in het wegbeeld te versterken door hem meer middenop de rijloper te laten rijden, kan ook toegepast worden bij de onderscheiding van twee rijlopers. Nog sterker dan bij type 3 stelt dit model grenzen aan de acceptabele intensiteiten van het autoverkeer. Drie typen ontwerpen worden gebruikt om twee rijlopers – ofwel de rijbaanscheiding – te realiseren:

Markering

Met middenmarkering op de rijbaan kan de speciale status van de fietsstraat worden benadrukt. Met belijning worden twee smalle rijlopers op het asfalt aangegeven.

Overrijdbare middenberm

De fietsstraat kan nog verder worden ‘aangekleed’ met een overrijdbare middenberm. Die zorgt ervoor dat automobilisten bij het inhalen van een fietser over de middenberm moeten rijden, wat een attentieverhogend en wellicht snelheidsremmend effect heeft.

Harde middenberm

De laatste, meest verregaande inrichting van de fietsstraat is die met een harde middenberm, waardoor automobilisten gedwongen worden achter het fietsverkeer te blijven.





Aandachtspunten

Bij de invoering van fietsstraten zijn volgende elementen belangrijk:

- De discussie over fietsstraten laat zien dat overheden in het verkeersbeleid aan meer moeten denken dan alleen verkeersveiligheid. Het gaat bij fietsstraten ook om fietsbeleid, reissnelheid, comfort en, meer algemeen, stimulering van fietsgebruik.
- Vooraleer tot de aanleg kan worden overgegaan is een goede analyse van het fietsrouten netwerk en de relatie met de andere geldende verkeersmaatregelen nodig.

Besluit

Groen! wil dat de bij de toekomstige keuzes voor het mobiliteitsplan en de (her)inrichting van woongebieden waar mogelijk en nuttig gekozen wordt voor fietsstraten. Concreet vragen we dat bij een proefproject wordt samengewerkt met partners als Mobiel 21 en de hogere overheid. Een samenwerking met Nederlandse steden kan ook zeer nuttig zijn.