

# Zeven kilometer voorrang voor fietsers

Wie bij het begrip 'fiets snelweg' denkt aan een overkapt fietspad voor futuristische ligfietsen, zit er in Breda flink naast. De voorbeeldroute tussen Etten-Leur en het hart van Breda is zeker een 'snelweg voor fietsers', maar dan wel op functionele wijze. Met strak asfalt, overal voorrang voor de fiets en slechts een enkel verkeerslicht.

**Ron Hendriks, Global Image**

De route werd eind 2003 voor het grootste deel voltooid (zie Fietsverkeer nr. 8, febr. 2004). De officiële opening volgde eind 2004. Het snelle fietspad kwam er, omdat Breda een door de provincie Noord-Brabant uitgeschreven prijsvraag won. Inzet was een voorbeeldfietsroute te ontwerpen, met als doel het interlokale fietsverkeer te stimuleren. Daartoe werd een route met smalle tegel- en klinkerpaadjes, waar de fietser zelden voorrang had, omgebouwd tot een ruim zeven kilometer lange, directe fietsverbinding, comfortabel uitgevoerd in rood asfalt, met een breedte van vrijwel overal 3,5 m. En met overal voorrang voor de fietser. Het fietspad loopt vanaf de rand van Etten-Leur enkele kilometers in rechte

foto's: Ron Hendriks, Global Image



lijn langs het Liesbosch. Daarna duikt het onder de A16 en de toekomstige HSL door, loopt langs Prinsenbeek, om in het centrum van Breda te eindigen. De hele route is voorzien van verlichting en om de eenheid te benadrukken zijn er over de volledige lengte bomen langs geplant met een tussenruimte van acht meter. De brommer wordt consequent naar de rijbaan verbannen.

## Aanzienlijke kosten

Onderweg passeert de fietser drie futuristische 'schuilhutten', met onder meer een plattegrond van de route. In totaal komt hij circa twintig kruisingen tegen. Meestal gaat het om ondergeschikte wegen, maar op vier plaatsen kruist de fiets snelweg drukke wijkontsluitingswegen, met autointensiteiten tot zo'n 10.000 voertuigen per dag. Plateaus zorgen ervoor dat de auto-



snelheden op die plaatsen teruggedrongen worden. De oversteek met de stadontsluitingsweg Westerparklaan is de enige kruising die met een verkeerslicht is geregeld. De intensiteiten zullen daar in de toekomst zo hoog oplopen, dat fietsers anders nauwelijks meer de mogelijkheid krijgen om er veilig over te steken.

De kosten om de fietssnelweg aan te leggen waren aanzienlijk. In totaal werd er € 3,5 miljoen in geïnvesteerd, exclusief de tunnel onder de HSL, die voor rekening kwam van het HSL-project. Een half miljoen euro per kilometer dus, waarvan 80% voor rekening van de provincie Noord-Brabant kwam. De rest legde Breda op tafel. Marc Hulleman van de gemeente Breda erkent dat dit veel lijkt. "Maar dat komt voor een belangrijk deel door de ingrijpende wegverleggingen en herschikkingen van het profiel die hier en daar hebben plaatsgevonden, zoals in de Meidoornstraat. Elders moesten bomen worden gerooid. De kosten voor de schuilhutten vielen relatief mee."

De Meidoornstraat vormde een tijdje de achilleshiel van de route. Een krap wegprofiel en bewoners die het niet echt voorzien hadden op de nieuwe 'snelweg', zorgden voor de nodige vertraging. Zij vreesden dat het voorrangspad het lastiger zou maken om vanuit de zijstraten met de auto de



drukke Meidoornstraat op te draaien. Na veel overleg werd hiervoor een oplossing bedacht. Met als resultaat dat hier het meest opvallende deel van de fietsroute te zien is: een eenzijdig, tweerichtingsfietspad met consequent doorgevoerde voorrang op de kruisingen. Zelfs een goed functionerende rotonde moest ervoor wijken.

#### Intensiteit verdubbeld

Op de route kom je alle soorten fietsers tegen: recreanten, scholieren en forenzen. Ook skaters weten het gladdere asfalt te waarderen. Uit tellingen blijkt dat het aantal fietsers aanzienlijk is toegenomen: op sommige plaatsen is de intensiteit verdubbeld. Op andere plaatsen binnen de bebouwde kom, zoals in de Meidoornstraat, is de groei minder spectaculair. Hulleman: "Een deel zal nieuwe fietsers zijn, een deel komt vanaf parallelroutes. Er is echter geen uitgebreid voor- en naonderzoek gedaan. We hebben ons beperkt tot tellingen op enkele vaste punten. Dat heeft onder meer te maken met het feit dat er in de afgelopen periode veel is veranderd in de weginfrastructuur in het gebied."

Linda de Klein-Bevers van de provincie Noord-Brabant, de belangrijkste subsidieverstrekker, erkent dat er niet zoveel te melden valt over de feitelijke resultaten van de route. "De prijsvraag was vooral opgezet om gemeenten ertoe te bewegen plannen die op de plank lagen, ten uitvoer te brengen. Dat is in Breda dus gelukt. Vooraf is wel geformuleerd waaraan het plan – ook cijfermatig – moest voldoen en wat de verwachtingen waren. Maar dat is achteraf niet meer getoetst."

Het aantal ongevallen is in elk geval

afgenomen. Feitelijk zijn er nauwelijks meer ongevallen geregistreerd, afgezien van één dodelijk ongeluk op de met verkeerslichten beveiligde kruising. Vermoedelijk was daar sprake van een tragisch misverstand tussen een automobilist en een fietser.

Dat Breda wat minder opvallend aan de weg heeft getimmerd dan bijvoorbeeld Oss, waar vorig jaar een zogeheten fietsstraat in gebruik werd genomen (waar fietsers en auto's zich mengen), verbaast De Klein-Bevers niet. "In Oss is sprake van een nieuw concept. Weggebruikers moeten weten hoe daarmee om te gaan, en dan is communicatie en educatie nuttig. In Breda gaat het meer om een traditionele route."

#### Nutsbedrijven

Overigens zijn rammelende tegelpaden in Breda weinig meer te bekennen. "Wij draaien tegenwoordig consequent asfalt over de kabels en leidingen heen", zegt Hulleman. "De nutsbedrijven hebben daar steeds minder problemen mee. Door gebruik van een puinfundering kan eventueel ontsnappend gas een uitweg vinden. Soms zijn ze er zelfs blij mee. Er wordt niet meer zomaar gerommeld met nieuwe kabels. En voor de aannemer die een reparatie moet verrichten, lijkt het ook geen al te groot probleem. Met een slijptol is een gat gauw gemaakt. In de praktijk komt dat overigens nauwelijks voor."

De belangrijkste les die Breda uit het project heeft geleerd? Marc Hulleman: "Het ligt eigenlijk nogal voor de hand: doe het meteen goed. Kies voor een route met veel potentieel, leg het pad vrij. En geef fietsers de ruimte."

