

Fietsstraten, het modieuze voorbij

In april 2005 bracht het Fietsberaad samen met CROW de publicatie *Fietsstraten in hoofdfietsroutes: Toepassingen in de praktijk* uit. De term 'fietsstraat' wordt daarin als een functioneel begrip beschouwd, met vier hoofdvormen van ontwerp: Woonstraat (type 1), Fietsers ruim aan de zijkant (type 2), Fietsers meer middenop (type 3) en Rijbaanscheiding (type 4). Hoe is het sindsdien met fietsstraten in Nederland gegaan en heeft de systematiek in deze publicatie - fietsstraten zien als functionele term, met diverse uitvoeringsvormen - navolging gekregen?

Dirk Ligtermoet

'Fietsstraat na zeven jaar nog sporadische verschijning', berichtte *Verkeerskunde* in augustus 2004. Dat was toen, en ook een jaar later, een constatering die hoogstens klopte bij een beperkte invulling van het begrip 'fietsstraat': alleen als een wegbeheerder zelf die term gebruikt en er een hoogst specifieke inrichting wordt gekozen die auto's letterlijk achter fietsen plaatst. Inmiddels is het begrip op uitvoeringsniveau duidelijk meer ingeburgerd. De Google-score van fietsstraten is 1.120. Meer inhoudelijk: de internetvermeldingen laten zien dat in tal van gemeenten de laatste twee jaar discussies over fietsstraten zijn gevoerd en dat er heel wat bijgekomen zijn. Het basisidee

- dat hoofdfietsroutes met enige nadruk op een veilige en aantrekkelijke manier over woonstraten met gemengd verkeer geleid kunnen worden - lijkt algemeen aanvaard.

Fietsstratenplan Zwolle

Gemeenten die met hun fietsstraten bekend zijn geworden, gaan ermee door. In Zwolle is zelfs een 'Fietsstratenplan' gemaakt, dat B en W in oktober 2005 heeft vastgesteld.

Het eerste nadrukkelijk als fietsstraat heringerichte wegvak, de Vondelkade, functioneert namelijk goed. Er is een lijst gemaakt van straten die geschikt zijn om in te richten als fietsstraat. Daarvan moeten in elk geval meer fiet-

sers dan auto's gebruikmaken. Als een van deze straten toe is aan een opknappbeurt, wordt er in principe een fietsstraat van gemaakt. Zwolle hanteert daarbij een eenduidige vormgeving, van het type 'meer midden op': het midden van de weg is roodgekleurd, net als een fietspad, en smalle stroken aan de linker- en rechterzijde van de weg zijn zwart.

Als eerste staan in Zwolle de Spoolderbergweg (richting Wezep/Hattem), de Zwarteweg (nu als type 'woonstraat' ook al duidelijk als fietstraat functionerend) en de Eemlaan (in noord) op het programma. Het werk aan de Spoolderbergweg - de parallelweg en in het verlengde daarvan de Ruiterslaan - is juist afgerond. De herinrichting van de Zwarteweg is vertraagd. Bewoners maakten bezwaar tegen de smalle trottoirs in het ontwerp (ten gunste van parkeerruimte) en het weghalen van de drempels die er nu liggen. Ze vrezen onder meer de snelheid van bromfietzers.

Andere plannen

Ook bij een herinrichting tot fietsstraat zijn er regelmatig bezwaren en protesten; de Zwarteweg in Zwolle is daarin zeker niet uniek. Recent ontmoette bijvoorbeeld ook een fietsstraatplan in Amersfoort enige weerstand. Het gaat om een deel van de fietsroute Vathorstcentrum, waar op drie wegvakken (Keerkring, parallelweg Holkerweg en Nijenrode) is gekozen voor een eenduidige vormgeving van de fietsstraat: een rode asfaltloper van 4,00 meter breed met aan weerszijden een rabatstrook van 56 cm (grijze klinkers). De wegvakken voldoen aan de eisen in de Fietsberaad-/CROW-publicatie: een intensiteit tot 2.500 mvt/etm en een minstens tweemaal zo grote fietsintensiteit. Een voetbalvereniging maakte bezwaar vanwege het drukke autoverkeer en -parkeren op bepaalde tijden. De vereniging pleitte voor een apart fietspad. De gemeente gaat er opnieuw naar kijken. In veel andere gemeenten zijn fietsstraten echter tamelijk soepel gerealiseerd. Een selectie:

- Oss gaat de lange fietsstraat aan de zuidkant, van Heesch naar het centrum, doortrekken naar het noorden: van het centrum langs het haven-



De Rielersweg in Deventer.



Regulierstraat in Beverwijk.



De Bankenlaan in Beverwijk.



De Westlandseweg in Delft.

industrieterrein naar Macharen en Megen. Voor de verbetering van deze fietsroute is in de *Fietsnota* van Oss 1,1 miljoen euro geraamd.

- In Boxtel kozen bewoners eind 2005

voor een fietsstraatrichting van de Van Randerodestraat. Vervolgens konden ze uit drie varianten kiezen. Bart Christiaens van SOAB, dat het proces begeleidde: "Er lag een voor-

stel voor een fietsstraat met middenberm, waarop aan twee kanten fietsers konden rijden en auto's achterhen moesten blijven. De tweede variant behelsde een fietsstraat zonder middenberm, waarop auto's mochten blijven rijden en ook inhalen. In de laatste variant werden automobilisten nog maar in één richting op de straat toegelaten, waardoor die weliswaar smaller zou worden, maar die ruimte benut kon worden voor meer openbaar groen. Voor deze laatste variant is uiteindelijk gekozen."

- Deventer heeft z'n tweede fietsstraat: de Rielersweg. Deze verbinding met Colmschate is uitgevoerd in rood asfalt met klinkerstroken van 50 cm breed.
- Delft heeft een deel van de Westlandseweg (parallelweg) tot fietsstraat heringericht. Een apart ontwerp, met overrijdbare middenberm en parkeren aan beide zijden.
- In Hardenberg is het westelijk deel van de Gramsbergerweg een fietsstraat geworden.
- Woerden heeft al de Zandwijkstraat tot fietsstraat gemaakt en gaat dit nu ook doen met een deel van de Jozef Israëlslaan: met een 'niet overrijdbare middenberm' (type 4).
- In Beverwijk is de Reguliersstraat als eerste fietsstraat geopend, uitgevoerd als type 2 ('fietsers ruim aan de zijkant'), met fietsstroken in rode klinkers. Een dag later volgden de Belgiëlaan en een deel van de Bankenlaan.
- 's-Hertogenbosch maakt in Rosmalen-Zuid de Hendrik Wiegersmalaan tot fietsstraat.

Evaluatie

Steeds meer fietsstraten, maar werken ze ook goed? De evaluatie in Oss was in grote lijnen positief en Zwolle is ook te spreken over de Vondelkade. Twee gemeenten hebben recent een fietsstraat uitgebreider geëvalueerd.

Apeldoorn: Badhuisweg en Soerenseweg

De Badhuisweg en de Soerenseweg zijn onderdeel van een fietsdoorstroomas, de Apeldoornse aanduiding van een hoofdfietsroute, waarop de fiets prioriteit krijgt. Vanwege de ruimte op en het karakter van de Badhuisweg is daar niet gekozen voor fietspaden of fietsstroken, maar voor menging van verkeersdeelnemers. Alleen waren de autointensiteiten op de Badhuisweg in de voorsituatie wel te hoog om de fiet-

sers voldoende kwaliteit te kunnen bieden. Daarom werd besloten om op de Badhuisweg en de Soerenseweg eenrichtingsverkeer in te stellen. De route werd heringericht met een smalle rijbaan in zwart asfalt en brede stroken in grind erlangs, voor parkeren en voetgangers. Samen met enkele straten eromheen werd het een 30km-zone. De intensiteiten op de Soerenseweg en de Badhuisweg zijn door deze maatregelen flink gedaald, tot 1.300-1.700 mtv/etm. Snelheden zijn evenzeer afgenomen. De V85 ging in beide straten van 46 naar 39-42 km/u. Het minst geslaagd is het eenrichtingsverkeer. Op de Badhuisweg rijdt 15-20% van de auto's in de verboden richting. Misschien is het nog wennen; in ieder geval zal hier de handhaving intensiever worden.

Haarlem: Venkelstraat

De Venkelstraat in Schalkwijk is een deel van de fietsroute naar het centrum van Haarlem. De straat is heringericht als fietsstraat, met rood asfalt in het midden en zwarte klinkerstroken aan de kanten. De gemeente wilde weten wat gebruikers ervan vonden. Een enquête werd door 200 omwonenden en 130 leerlingen van een nabije school ingevuld. De gebruikers zijn in het algemeen best tevreden met de fietsstraat, ook met de vormgeving en het aantal snelheidsremmers erin. Toch zijn er ook minder mooie resultaten. Van degenen die de Venkelstraat (ook) als automobilist gebruiken, vindt 44% het niet duidelijk dat de inrichting wil benadrukken dat fietsers hoofdgebruikers zijn; 61% zegt op het rode asfalt in het midden te rijden; 39% rijdt ook op de klinkerstrook aan de zijkant. Van de fietsers zegt 55% ook op die klinkerstrook te rijden; liefst 39% gaat opzij als een auto van achteren nadert.

Rammelstroken

Betekent dit dat de fietsstraat niet goed functioneert? De enquête wijst niet uit dat fietsers in groten getale naar de rand van de straat worden 'getoeterd'; eerder dat ze daar zelf vaak voor kiezen. Dat heeft dan mede te maken met het feit dat de klinkerstrook ook voor fietsers goed berijdbaar is. In de ontstaansgeschiedenis van fietsstraten ging het eerst om 'rammelstroken'; dat zijn het in de Venkelstraat en vele andere fietsstraten in elk geval niet meer. Aan de andere kant: als fietsers zo gemakkelijk aan de kant gaan en automobilisten dat normaal vinden, is er



De Hendrik Wiegersmalaan in 's-Hertogenbosch.



Badhuisweg in Apeldoorn.



De Venkelstraat in Haarlem, na de aanpassingen (asmarkering en bord).

weinig meer over van de beoogde werking van het ontwerp. Van belang lijkt dat de informatieverstrekking niet effectief is geweest: 67% van de gebruikers zegt nooit informatie over de fietsstraat gelezen te hebben.

Bij de Venkelstraat zijn inmiddels een attenderend fietsstraatbord geplaatst en de asmarkering aangebracht. Die maakt direct duidelijk dat automobilisten eigenlijk met twee wielen op de klinkerstrook moeten rijden.