

> Fietspad of parallelweg?



Hans Godefrooij - DTV Consultants

Volgens Duurzaam Veilig moeten gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom altijd worden voorzien van parallelwegen. In de praktijk betekent dit vaak het ombouwen van fietspaden. Fietsers moeten dan de ruimte delen met bestemmingsverkeer en landbouwvoertuigen. Is dat wel fietsvriendelijk? Binnenkort verschijnt een Fietsberaad-publicatie over deze problematiek, waarin DTV Consultants de beschikbare onderzoeken en ervaringen op een rij zet.

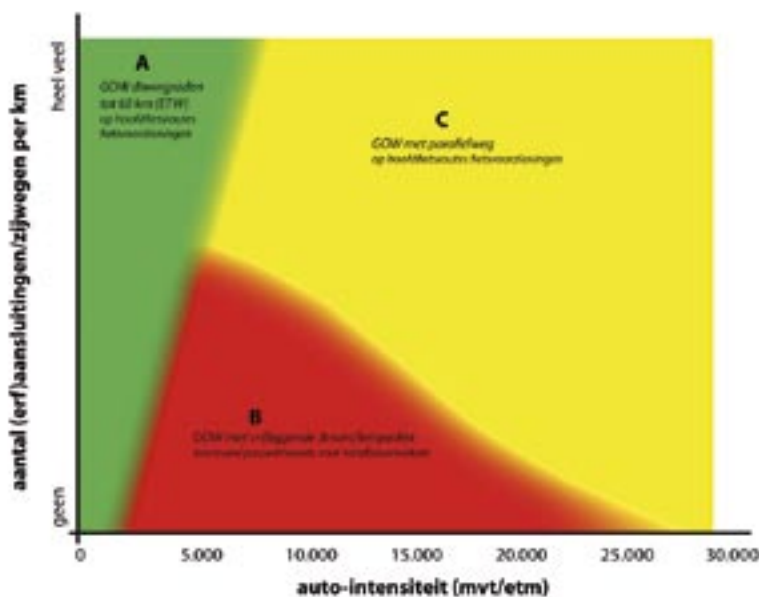
Voor de meeste wegbeheerders is het Handboek Wegontwerp van het CROW het uitgangspunt bij het ontwerpen van infrastructuur. Volgens dit Handboek moeten gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom worden voorzien van een parallelle structuur voor het gemotoriseerde bestemmingsverkeer en landbouwvoertuigen. De erven en zijwegen worden aangesloten op de parallelweg en landbouwvoertuigen zijn van de hoofdrijbaan te weren.

Hoewel de richtlijn uit het Handboek Wegontwerp voor geen andere interpretatie vatbaar is, maken veel wegbeheerders toch andere keuzes. Het realiseren van parallelwegen is kostbaar en vergt veel ruimte. Het ombouwen van een fietspad tot parallelweg stuit daarnaast op weerstand bij zowel (belangenorganisaties van) fietsers als automobilisten. Ouders vrezen voor de veiligheid van hun (schoolgaande) kinderen die de ruimte moeten delen met logge landbouwtrekkers. En automobilisten willen niet eerst een stuk achter of tussen de fietsers rijden alvorens de hoofdrijbaan op te kunnen rijden. In de praktijk leidt dat ertoe dat wegbeheerders een eigen beleidskader opstellen of altijd 'maatwerkoplossingen' kiezen. Hier

door worden in vergelijkbare situaties toch verschillende oplossingen toegepast. De Fietsberaad-publicatie die binnenkort verschijnt, beschrijft uitvoerig verschillende praktijkvoorbeelden. Daarnaast zijn de belangrijkste keuzes ondergebracht in een afwegingskader dat recht doet aan verschillende omstandigheden en belangen. Daarvoor zijn bovendien de beschikbare onderzoeken met betrekking tot de verkeersveiligheid van fietspaden en parallelwegen op een rij gezet.

Weinig houvast

De beschikbare onderzoeken over de keuze tussen parallelweg of fietspad zijn vaak al behoorlijk gedateerd en geven geen eenduidig beeld. De onderzoeken waarop het Handboek Wegontwerp zich vooral baseert, zijn pas na langdurig zoeken en spitwerk boven water gekomen. Het betreft een onderzoek van VIA dat in 1994 in opdracht van de provincie Zuid-Holland is uitgevoerd en een onderzoek van Goudappel Coffeng in opdracht van het CROW uit 2001. Uit de onderzoeken blijkt dat de verkeersonveiligheid op 80km-wegen in de eerste plaats samenhangt met de verkeersintensiteit. De aanwezigheid van een parallelweg pakt ook positief uit voor de veiligheid, maar



Oplossingsrichtingen bij verschillende omstandigheden.

het aantal erfaansluitingen heeft vreemd genoeg geen aantoonbaar effect. Uit de bestudeerde literatuur blijkt verder dat het landbouwverkeer maar een beperkte rol speelt in de objectieve verkeers- onveiligheid. Per gereden kilometer veroorzaken landbouwvoertuigen echter aanmerkelijk meer zware ongevallen dan personenauto's. Ook veroorzaakt landbouwverkeer gevoelens van onveiligheid en problemen in de verkeersafwikkeling.

Afwegingskader

In praktijk blijkt dat wegbeheerders hun keuze vooral laten afhangen van de auto-intensiteit en het aantal (erf)aansluitingen. De intensiteiten van het fiets- en landbouwverkeer komen pas in tweede instantie aan de orde, omdat deze veel minder invloed hebben op de totale verkeersveiligheidssituatie.

De auto-intensiteit is zonder twijfel de belangrijkste variabele omdat die ook van grote invloed is op het gewicht van andere variabelen. De veiligheidsrisico's van erfaansluitingen zijn bijvoorbeeld groter bij hogere auto-intensiteiten. Ook het landbouwverkeer veroorzaakt meer doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen als de auto-intensiteit toeneemt. Op de tweede plaats komt het aantal erfaansluitingen en zijwegen omdat verkeer uit de dwarsrichting grote verschillen in snelheid en richting veroorzaakt (hetgeen volgens Duurzaam Veilig juist moet worden voorkomen).

De variabelen 'auto-intensiteit' en 'aantal erfaansluitingen/zijwegen' hebben dan ook de hoofdrol gekregen in het afwegingskader (zie de x- en y-as in het schema). Dit geeft schema-

tisch weer welke oplossingsrichting het meest voor de hand ligt bij verschillende omstandigheden.

Het schema laat zien dat in principe drie oplossingsrichtingen mogelijk zijn:

- > Gebied A: Het 'downgraden' van de gebiedsontsluitingsweg (GOW) naar een erftoegangsweg (ETW) met een bijbehorende maximumsnelheid van 60 km/uur (het groene vlak), desgewenst met (vrijliggende) fietsvoorzieningen op hoofdfietsroutes.
- > Gebied B: Gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende (brom)fietspaden, eventueel met passeerhavens voor het landbouwverkeer (het rode vlak).
- > Gebied C: Een parallelle erftoegangsweg langs de gebiedsontsluitingsweg (het gele vlak), desgewenst met (vrijliggende) fietsvoorzieningen op hoofdfietsroutes.

Het schema biedt een handreiking bij de eerste stap in het afwegingsproces. De X-as met auto-intensiteiten is daarbij al wat concreter ingevuld dan de Y-as met de dichtheid van erfaansluitingen/zijstraten. Hoe groot de rol is die dit laatste aspect (moet) spelen, wordt in verschillende praktijksituaties vaak anders geïnterpreteerd. Want wat zijn veel erfaansluitingen? Is elke erfaansluiting er één te veel en rechtvaardigt die een miljoeneninvestering, of is vijf erfaansluitingen per kilometer acceptabel op een drukke gebiedsontsluitingsweg? Op basis van praktijkervaringen moet de eenheid voor het aantal erfaansluitingen/zijstraten dus nog verder worden ingevuld. Maar ook de eenheid voor de auto-intensiteit is enigszins relatief. 10.000 motorvoertuigen per etmaal wordt in Friesland anders ervaren dan in Zuid-Holland.

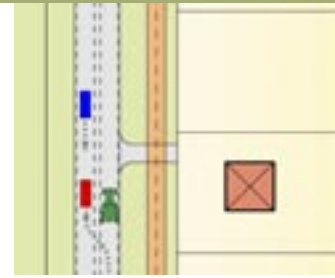
Praktijkvoorbeelden

In het vervolg van dit artikel krijgen de verschillende 'gebieden' in het schema verdere toelichting. Ook elke voorkeursoplossing houdt nog nadelen. Aan de hand van praktijkvoorbeelden wordt aangegeven hoe de nadelen zo veel mogelijk zijn te beperken.

Gebied A: downgraden naar erftoegangsweg

In gebied A kent de weg relatief veel erfaansluitingen/zijwegen, terwijl de auto-intensiteit relatief laag is. Kennelijk is de erftoegangsfunctie belangrijker dan de gebiedsontsluitende functie. Het ligt dan ook voor de hand om de weg te downgraden tot erftoegangsweg, met de bijbehorende maximumsnelheid van 60 km/uur. Alle verkeersdeelnemers maken in principe gebruik van dezelfde ruimte. De aanwezigheid van erfaansluitingen past in het wegbeeld, waardoor verkeersdeelnemers hier beter op anticiperen. Conflicten zijn bovendien minder ernstig door de lagere snelheden. Ook (brom)fietsers maken gebruik van de rijbaan. Het voordeel hiervan is dat automobilisten die de erven/zijstraten in- of uitrijden beter zicht hebben op fietsers en vooral bromfietsers. Als er al een (brom)fietspad ligt, is er ook veel voor te zeggen om dit om te zetten in een (niet-verplicht) fietspad, zeker als het een hoofd fietsroute betreft. Bromfietsers moeten dan dus wel van de rijbaan gebruikmaken. Hiermee wordt fietsers meer comfort geboden. Bovendien leidt het opheffen van een fietspad vaak tot veel onbegrip bij de bevolking. Ter plaatse van uitritten en zijwegen zijn maatregelen te treffen om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken (zie hiervoor gebied B).

Totnogtoe zijn in de studie geen voorbeelden gevonden die helemaal passen in gebied A uit het schema. De N221 tussen Soest en Amersfoort heeft wel belangrijke overeenkomsten. De gemeente Soest heeft besloten om de maximumsnelheid te verlagen naar 60 km/uur omdat er veel erfaansluitingen zijn (circa 25 op een weglengte van 1,25 kilometer), maar de ruimte voor parallelwegen ontbreekt. De auto-intensiteit is echter veel hoger dan in het schema, namelijk ruim 20.000 mvt/etmaal. Hier geldt: nood breekt wet. De verlaging van de maximumsnelheid wordt gecombineerd met een groot aantal andere maatregelen, zoals een inhaalverbod, middengeleiders, een kruispuntplateau, het samenvoegen van erfaansluitingen en het uitbuigen van het fietspad op enkele locaties.



Figuur 1



Een compromis: vrijliggende fietspaden met passeerhavens voor het landbouwverkeer (N734).



Door een plateau valt het fietspad beter op.

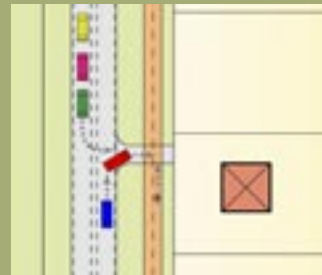
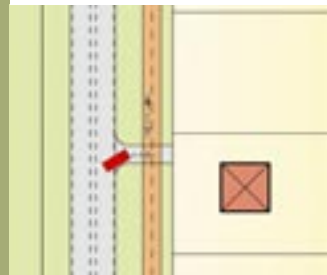


Middengeleiders maken de oversteek voor linksafslaand verkeer veiliger.

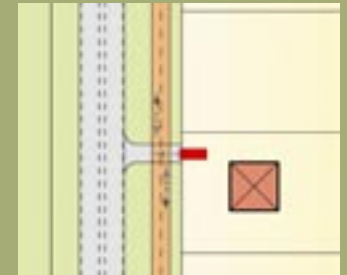
Figuur 2



Figuur 3



Figuur 4



Figuur 5

Gebied B: Vrijliggend fietspad en eventueel passeerhavens voor landbouwverkeer

In gebied B heeft de weg een redelijk hoge auto-intensiteit, maar er zijn geen of relatief weinig erfaansluitingen. De bijdrage die een parallelweg kan leveren aan de vermindering van het aantal erfaansluitingen/zijwegen is dus beperkt, terwijl een parallelweg wel nieuwe conflicten zou introduceren tussen het gemotoriseerde (bestemmings)verkeer en fietsers. In gebied B gaat de voorkeur daarom uit naar het behoud van vrijliggende (brom)fietspaden. Landbouwverkeer maakt, indien aanwezig, gebruik van de hoofdrijbaan. De verschillende nadelen van deze oplossing zijn in onderstaande afbeeldingen gevisualiseerd. Met een palet van maatregelen zijn deze nadelen te verkleinen.

Het snelheidsverschil tussen het autoverkeer en het landbouwverkeer veroorzaakt het eerste nadeel. Dit kan leiden tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres en stagnatie in de doorstroming (fig. 1). Een goede oplossing hiervoor is het aanleggen van passeerplaatsen voor landbouwverkeer in combinatie met een inhaalverbod. Op de N273 in Limburg (22.000 - 25.000 mvt/etmaal en gemiddeld circa twee erfaansluitingen per kilometer) zijn de doorstroming en de veiligheid sinds de invoering van verplichte passeerhavens voor landbouwverkeer verbeterd. Vrijwel alle betrokkenen zijn positief. Zowel de directe gebruikers (de landbouwers), als de overige weggebruikers die er indirect voordeel van hebben, zijn blij met de maatregel. De provincie Gelderland heeft ervaring opgedaan met onverplichte passeerhavens op de rondweg van Doesburg (circa 17.000 mvt/etmaal en geen enkele erfaansluiting). De resultaten hiervan zijn eveneens positief.

Op een -al dan niet in twee richtingen bereden- fietspad kunnen conflicten ontstaan tussen elkaar inhalende of tegemoetkomende (brom)fietsers (fig. 2). Met name bij een beperkte breedte van het pad bestaat de kans dat passerende of tegemoetkomende fietsers met elkaar in aanraking komen, zeker als sprake is van grote stromen fietsers, bijvoorbeeld

scholieren. Het verbreden van het fietspad of het aan beide zijden van de weg realiseren van een éénrichtingsfietspad kan bijdragen aan het verminderen van het aantal conflicten tussen (brom)fietsers onderling.

Verkeer dat vanaf de weg een erf op wil rijden, moet het fietspad kruisen (fig. 3). Een afslaand voertuig kan een naderende fietser of bromfietser te laat opmerken, zeker wanneer sprake is van een tweerichtingen fietspad, omdat een deel van de (brom)fietsers uit een onverwachte richting komt. Bromfietzers die met relatief hoge snelheid naderen, vormen hierbij een extra risico. Tegelijkertijd ontstaat er op de hoofdrijbaan kans op kop-staartongevallen door het remmen van een voertuig om af te slaan. Bij linksafslaande voertuigen (fig. 4) is dit risico vaak nog groter, omdat deze ook het tegemoetkomende autoverkeer voor moeten laten gaan. Bovendien kan, zeker bij hogere intensiteiten, veel oponthoud ontstaan voor achteropkomend verkeer.

Ook automobilisten uit de zijrichting (fig. 5) kunnen problemen veroorzaken. Vaak richten zij hun blik op de hoofdrijbaan, waardoor (brom)fietsers eveneens over het hoofd kunnen worden gezien. Daarnaast nemen automobilisten die de hoofdrijbaan op willen rijden, zeker bij linksafslaan, vaak grote risico's. Naar mate de intensiteiten op de hoofdrijbaan toenemen, nemen de risico's toe.

In Overijssel zijn op de N346 (Goor – Hengelo) en N734 (Oldenzaal – Losser) maatregelen getroffen die ertoe leiden dat bovenstaande conflicten minder voorkomen. In het kader van het project KostenEffectieve Maatregelen (KEM) zijn onder andere middengeleiders toegepast, waardoor linksafslaand verkeer een opstelruimte heeft in het midden van de weg en waardoor de aansluiting beter opvalt. Fietspaden zijn ter plaatse van aansluitingen verhoogd aangelegd en in rood asfalt uitgevoerd. Door onder andere deze maatregelen is het aantal ongevallen drastisch gedaald.



Figuur 6

Gebied C: Parallelweg

Vanwege de relatief hoge intensiteit van het doorgaande autoverkeer, in combinatie met het relatief grote aantal erfaansluitingen/zijwegen, zijn in gebied C parallelle voorzieningen wenselijk voor het gemotoriseerde bestemmingsverkeer en landbouwvoertuigen. Op de parallelweg geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. Ook het fietsverkeer maakt gebruik van de parallelweg. Eventueel is op hoofd fietsroutes de parallelweg te voorzien van (vrijliggende) fietsvoorzieningen.

Het feit dat fietsers de ruimte moeten delen met auto- en landbouwverkeer heeft een aantal nadelen. Naast objectieve verkeersonveiligheid brengt het ook veel gevoelens van onveiligheid met zich mee.

De problemen hangen in de eerste plaats samen met de snelheid en de intensiteit van het 'gewone' autoverkeer op de parallelweg. Bij een snelheid van 60 km/uur is de kans dat een botsing tussen een auto en fietser fataal afloopt voor de laatste nog altijd zeer groot (zo'n 75 procent). Weliswaar zijn op strategische plekken snelheidsremmers toe te passen, maar het is niet eenvoudig om de maximumsnelheid over de gehele lengte van parallelwegen ook echt in de hand te houden.

De problemen met het autoverkeer nemen toe als ook de auto-intensiteit toeneemt, bijvoorbeeld doordat de parallelweg een verzamelfunctie heeft voor veel zijwegen en erfaansluitingen. Daarnaast zijn voorbeelden bekend waarbij de parallelweg verandert in een sluiproute vanwege filevorming op de hoofdrijbaan.

De provincie Noord-Holland heeft in de plannen voor de N241 diverse maatregelen opgenomen om de auto-intensiteit op de parallelwegen laag te houden. Om het aantal erfaansluitingen per stukje parallelweg laag te houden, wil de provincie zeven rotondes aanleggen op een lengte van circa 10 kilometer. Daarnaast worden zijwegen verlegd, zodat

ze rechtstreeks uitkomen bij de rotondes. Elders probeert men het sluiptverkeer te weren door het plaatsen van een doseerinstallatie of het aanbrengen van een fysieke knip, bijvoorbeeld in de vorm van een landbouwsluis.

De problemen van het landbouwverkeer - maar bijvoorbeeld ook van ander agrarisch gerelateerd verkeer, zoals melktankauto's - op parallelwegen hebben vooral te maken met de indrukwekkende grootte en breedte van de voertuigen. Veel fietsers voelen zich niet prettig met dergelijke kolossen in de buurt. En als het mis gaat zijn de gevolgen groot vanwege de massa van de voertuigen. Deze problemen zijn niet eenvoudig op te lossen. Bijkomend probleem is dat zwaar landbouwverkeer regelmatig de berm kapot rijdt, bijvoorbeeld om andere (brede) voertuigen te laten passeren. Behalve hoge kosten voor de wegbeheerder, leidt dit tot gevaar voor fietsers als zij moeten uitwijken. Het verharderen van bermen kan een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

Als er sprake is van een hoofd fietsroute, is de belangrijke functie voor het fietsverkeer op verschillende manieren te benadrukken. Het minst ingrijpend is de aanleg van fietsstroken. Meestal zijn parallelwegen echter niet breed genoeg voor volwaardige fietsstroken. Inrichting als 'fietsweg' of 'fietsstraat' is dan beter. In het uiterste geval is te overwegen om de fietsers via een aparte fietsvoorziening af te wikkelen. In Friesland wordt om die reden langs de N358 tussen Augustinusga en Lutkepost een halfverharde parallelweg gerealiseerd, met daarnaast nog een fietspad. Landbouwverkeer en gemotoriseerd bestemmingsverkeer maken gebruik van de parallelweg. Door de verharding en uitstraling van de parallelweg is deze voor sluiptverkeer geen optie.



De provincie Noord-Holland heeft plannen het fietspad langs de N241 om te bouwen tot parallelweg.



Het aantal erfaansluitingen en de auto-intensiteit is bepalend voor de noodzaak van een parallelweg.

Tot slot

Het Handboek Wegontwerp biedt op dit moment in praktijk te weinig steun aan wegbeheerders om een goed onderbouwde afweging te kunnen maken tussen een fietspad en een parallelweg, al dan niet met aanvullende maatregelen. De te verschijnen Fietsberaad-publicatie is geen nieuwe richtlijn, maar biedt wel een handreiking met een afwegingskader. Hoewel het afwegingskader geen kant en klare oplossing biedt voor alle situaties, maakt het wel inzichtelijk welke aspecten een rol (kunnen) spelen in de afweging. Hiermee is ook inzichtelijk gemaakt dat het mogelijk is om een andere oplossing toe te passen, door de omstandigheden te veranderen. Bij hoge auto-intensiteiten is downgraden bijvoorbeeld toch een optie als het doorgaand verkeer via andere routes is af te wikkelen en de intensiteit dus op die wijze naar beneden is te brengen. En als het realiseren van een parallelweg niet mogelijk is, terwijl het aantal erfaansluitingen groot is, kan men voor een oplossing met een fietspad kiezen als het aantal erfaansluitingen wordt gereduceerd. Dat kan bijvoorbeeld door aansluitingen te combineren of door de betreffende percelen via de achterkant te ontsluiten. De verschillende praktijkvoorbeelden in de Fietsberaad-publicatie laten bovendien zien welke maatregelen zijn te nemen om de gekozen oplossing te optimaliseren.

Het verschijnen van de Fietsberaad-publicatie kan aanleiding zijn om de aanbevelingen van het Handboek Wegontwerp in de toekomst aan te passen en te nuanceren. Voorlopig zal de discussie echter nog niet zijn geslecht. Uw bijdrage aan de discussie zien wij graag tegemoet op www.fietsberaad.nl/fietsverkeer.

-
- > **Het Handboek Wegontwerp biedt onvoldoende mogelijkheden voor maatwerk.**

 - > **Bij weinig erfaansluitingen gaat de voorkeur uit naar een fietspad.**
