

5.4.3 Fietsstraten

V12, 13, 14

Het hoofdfietsnetwerk valt vaak samen met hoofdroutes voor het gemotoriseerd verkeer. Vooral in oude steden zijn het vaak de radiale verbindingen die voor zowel fiets- als autoverkeer een belangrijke functie vervullen.

Maar het komt ook voor dat hoofdfietsroutes en ontsluitingswegen voor het gemotoriseerd verkeer niet samenvallen of juist bewust worden gescheiden, omdat fietsen via drukke wegen voor de fietser veilig noch aantrekkelijk is en extra oponthoud kan opleveren. In dat geval zal de hoofdfietsroute vrij getraceerd moeten lopen, of via erftoegangswegen door het verblijfsgebied. In deze gevallen komt een specifiek type hoofdfietsroute in beeld: de fietsstraat.

De fietsstraat is een functioneel begrip. Het is een erftoegangsweg voor het gemotoriseerd verkeer die deel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk of van een snelle fietsroute, welke weg door vormgeving en inrichting als fietsstraat herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate en in ondergeschiktheid autoverkeer voorkomt [9]. Doordat het gaat om belangrijke fietsroutes, is de getalsmatige overheersing van het fietsverkeer min of meer vanzelfsprekend. De extra kwaliteit die aan de fietsroute wordt geboden, omvat in ieder geval dat fietsers voorrang hebben. Weliswaar is het aanbrengen van voorrangregelingen in verblijfsgebieden in het algemeen niet toegestaan, maar de wetgever heeft in de uitvoeringsvoorschriften BABW juist voor (als zodanig herkenbare) hoofdfietsroutes een uitzondering gemaakt.

Een fietsstraat kan op verschillende manieren worden ingericht. Er wordt hoe dan ook aanbevolen om:

- hinder door geparkeerde voertuigen te minimaliseren;
- een gesloten verharding toe te passen (lieftst asfalt);
- waar nodig op keuzepunten een vorm van geleiding te realiseren;
- doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren, bijvoorbeeld door voor motorvoertuigen alternerend eenrichtingsverkeer in te stellen.

Voordelen fietsstraat

De fietsstraat biedt diverse belangrijke voordelen:

- Minder ruimtegebruik
Een fietsstraat is toegankelijk voor autoverkeer en vraagt minder ruimte dan een solitair fietspad of een vrijliggend fietspad naast de hoofdrijbaan. Dat maakt een fietsroute beter inpasbaar en kosteneffectiever.
- Minder kans op enkelvoudige ongevallen
Door de combinatie met gemotoriseerd verkeer hoeven geen of minder autowerende obstakels zoals afsluitpaaltjes te worden toegepast en kan het eenvoudiger zijn om de gewenste breedte en vlakheid van de verharding te realiseren en te onderhouden. Hierdoor wordt de kans op enkelvoudige ongevallen verkleind.
- Betere bereikbaarheid
Anders dan bij volledige afsluiting van een straat of route voor het gemotoriseerd verkeer, kunnen bij een fietsstraat aan- en achterliggende functies bereikbaar blijven voor motorvoertuigen. Bovendien kunnen de vaak schaarse autoparkeerplaatsen worden gehandhaafd.
- Betere sociale veiligheid
Een route dóór een woonwijk, met een gecombineerd gebruik door fiets en auto, biedt meer sociale veiligheid dan een solitair pad of een vrijliggend fietspad langs een stedelijke hoofdweg.

Fietsintensiteit

Een belangrijke voorwaarde om een wegvak tot fietsstraat te kunnen bestempelen, is dat het fietsverkeer daadwerkelijk dominant is in het straatbeeld. Een dergelijke dominante positie van het fietsverkeer komt voldoende tot uiting als op een wegvak meer fietsers rijden dan motorvoertuigen. Als niet aan deze eis wordt voldaan, terwijl beleidsmatig de wens bestaat om voor de fietser extra kwaliteit te realiseren, kan de wegbeheerder proberen de intensiteit van het autoverkeer te verlagen, zodat alsnog wordt voldaan aan de noodzakelijke intensiteitsverhoudingen.

Behalve *relatief* veel fietsers, moeten ook in *absolute* zin veel fietsers van het wegvak gebruikmaken om te kunnen spreken van een hoofdfietsroute. Hoewel lokale verhoudingen een rol spelen, kan een wegvak pas als fietsstraat worden aangemerkt wanneer er ten minste 1.000 fietsers per etmaal passeren [10].

Auto-intensiteit

Uit praktijkonderzoek [11] blijkt dat bij een verkeersintensiteit tot 500 mvt/etm op een fietsroute de bovengeschiedheid van het fietsverkeer goed kan worden gerealiseerd, zonder aanpassingen aan het profiel. Met andere woorden: hoofdfietsroutes in woonstraten die vrijwel uitsluitend door bestemmingsverkeer worden gebruikt, hebben als vanzelf een bovengeschiedheid van het fietsverkeer, onafhankelijk van de fietsintensiteit. Bij intensiteiten hoger dan 500 mvt/etm is het vooral van belang dat de fietsintensiteit hoger is dan die van het gemotoriseerd verkeer. Afgaande op de ervaringen met functionerende fietsstraten, lijkt het juist om uit te gaan van een zo beperkt mogelijk aantal auto's, met een maximum van 2.500 mvt/etm.

Als de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer meer dan 2.500 mvt/etm bedraagt en er geen mogelijkheden zijn om dit aantal te verminderen, moet voor de fietsroute een andere oplossing worden gezocht. Gedacht kan worden aan een fietspad of een geheel nieuw tracé. Dat tracé moet even direct zijn als het tracé zoals dat in eerste instantie werd beoogd.

Wegontwerp binnen de bebouwde kom (inclusief ASVV) - Ontwerpwijzer fietsverkeer - 5.4.3, 13-06-2016

Stichting CROW kan geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor de op deze site verstrekte gegevens aanvaarden. Alle rechten waaronder alle intellectuele eigendomsrechten op alle inhoudelijke informatie en het beeldmateriaal op de website blijven te allen tijde voorbehouden aan CROW.