

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 altemnerend 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 bovengeschiedtheid 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 bovengeschiedtheid 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 buiten de bebouwde kom (inclusief Handboek wegontwerp) - 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.

14.3.3 Fietsstraten

Ook buiten de bebouwde kom is er soms aanleiding een fietsstraat te overwegen. Op drukke fietsroutes met een beperkte functie voor het gemotoriseerd verkeer kan een fietsstraat meerwaarde kunnen bieden. Parallelwegen langs gebiedsontsluitingswegen zijn hier een voorbeeld van.

Voor deze erftoegangswegen kunnen dezelfde functionele eisen gelden als voor fietsstraten binnen de bebouwde kom. Een fietsstraat is een erftoegangsweg voor het gemotoriseerd verkeer die deel uitmaakt van het hoofd fietsnetwerk (). Doordat het gaat om belangrijke fietsroutes, zijn er vanzelfsprekend veel fietsers. Zij hebben in ieder geval voorrang op de fietsroute.

Uitvoering

Er zijn twee typen fietsstraten mogelijk op erftoegangswegen:

- Fietsstraat met gemengd profiel (zie [V14.3.d](#));
- Fietsstraat breed profiel met rabatstrook (zie [V14.3.e](#)).

Toepassingscriteria

Uit onderzoek naar fietsstraten buiten de bebouwde kom blijkt dat fietsers erg tevreden zijn over het fietsen over fietsstraten en ze ervaren doorgaans minder hinder van gemotoriseerd verkeer, mits de rijloper voldoende breed is ().

Voor een fietsstraat gelden de volgende voorwaarden:

1. Alleen op hoofd fietsroutes;
2. Alleen op erftoegangsweg type 2;
3. Niet meer dan 1000 mvt/etmaal;
4. Niet in combinatie met doorgaande landbouwroute;
5. Maximumsnelheid 30 km/h (*optioneel*).

Ad 1 Alleen op hoofd fietsroutes

Pas fietsstraten buiten de kom alleen toe op hoofd fietsroutes. Dit is in lijn met fietsstraten binnen de bebouwde kom. De belangrijkste meerwaarde is de continuïteit en herkenbaarheid van de route. De fietsstraat biedt de mogelijkheid om de kenmerken van de fietsroute (kleur, bebording, eventueel aankleding) toe te passen op wegen met gemengd verkeer. Buiten de bebouwde kom gaat het dan om regionale hoofd fietsroutes (bijvoorbeeld het Provinciale kern- of hoofdnet).

Ad 2 Alleen op erftoegangswegen type 2

Op gebiedsontsluitingswegen buiten de kom zijn altijd gescheiden fietsvoorzieningen nodig en is toepassing van fietsstraten niet mogelijk. Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn niet allemaal geschikt voor een inrichting als fietsstraat. Dit heeft te maken met de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer (zie voorwaarde 'Ad 3 Maximaal 1000 mvt/etmaal') en met de functie van de weg. Pas fietsstraten alleen toe op erftoegangswegen type 2. Het kan daarbij eventueel ook gaan om parallelwegen van gebiedsontsluitingswegen.

Ad 3 Maximaal 1000 mvt/etmaal

Fietsstraten buiten de bebouwde kom met een intensiteit van het gemotoriseerde verkeer tot 1000 mvt/etmaal functioneren goed. Het gaat in de eerste plaats om de intensiteiten op het drukste (spits)moment van de dag. Omgerekend betekent dit dat fietsstraten buiten de bebouwde kom mogelijk zijn op wegen met een intensiteit van het gemotoriseerd verkeer tot maximaal 100 mvt/spitsuur.

Ad 4 Niet in combinatie met hoofdnet landbouwverkeer

Landbouwverkeer heeft in veel gevallen een grote massa en omvang, waardoor de menging met fietsverkeer een risico oplevert voor de verkeersveiligheid, zowel objectief als subjectief. Landbouwverkeer met een lokale functie is op fietsstraten buiten de kom niet te vermijden. Het bundelen van doorgaand landbouwverkeer en fietsverkeer op dezelfde route op een fietsstraat is echter niet gewenst. Probeer de hoofd routes voor landbouwverkeer en fietsverkeer te ontvlechten (of kies voor een gescheiden fietsvoorziening) door op netwerkniveau keuzes te maken. Kies bij een fietsstraat in ieder geval een brede variant als er (relatief) veel vracht- en landbouwverkeer te verwachten is. In de 'Handreiking land- en bosbouw verkeer' () staat wanneer er sprake is van een doorgaande hoofd landbouwroute.

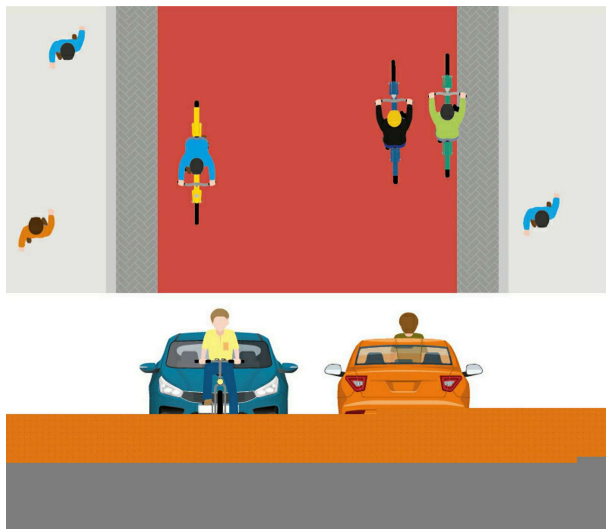
Ad 5 Maximumsnelheid 30 km/h

Buiten de bebouwde kom is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer meestal 60 km/h op een erftoegangsweg. Dit is hoog voor een veilige en comfortabele fietsomgeving. De inrichting van de weg als fietsstraat leidt vaak al tot een lagere gemiddelde snelheid en de middenstrook zorgt ervoor dat gemotoriseerd verkeer voorzigtiger inhaalt (). Er zijn vaak wel extra snelheidsremmende maatregelen nodig om de veiligheid te waarborgen. Wanneer de omgevingskenmerken ondersteunend genoeg zijn, is het wenselijk om plaatselijk het snelheidsregime terug te brengen naar 30 km/h. Buiten de bebouwde kom is het ook mogelijk om 30 km/h als maximumsnelheid in te stellen; de wettelijke voorwaarden (uitvoeringsvoorschriften BABW) zijn gelijk voor situaties binnen en buiten de bebouwde kom.

Wegontwerp buiten de bebouwde kom (inclusief Handboek wegontwerp) - Handboek wegontwerp buiten de bebouwde kom - 14.3.3, 03-01-2025

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.

V14.3.d Fietsstraat met gemengd profiel



Toepassingsgebied

erftoegangsweg type 2
hoofd fietsnetwerk
zie keuzeschema tabel 14.11
 $V_{\max}$ = bij voorkeur 30 km/h

Uitvoering

- bij voorkeur gesloten verharding
- kleur verharding rood (voor herkenbaarheid fietsroute)
- voorrangsregeling op kruispunten (fietsstraat in de voorrang)
- routegeleiding op keuzepunten (waar nodig)
- bord L51

Maatvoering

- $r = 0,30-0,40$ m
- $s = 3,00-4,00$ m
- $B = 3,60-4,80$ m

Combinatiemogelijkheden

- snelheidsremmer
- langsparkeerstrook

Overwegingen

- comfortabel voor fietsers
- duidelijk voor automobilisten dat er sprake is van een (hoofd)fietsroute
- zonder aanvullende maatregelen ook aantrekkelijk voor autoverkeer

Wegontwerp buiten de bebouwde kom (inclusief Handboek wegontwerp) - Handboek wegontwerp buiten de bebouwde kom - , 03-01-2025

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.