

Kan het Zandpad worden ingericht als fietsstraat?

Kenmerken fietsstraat:

Een fietsstraat is een straat die als fietsroute is ingericht, maar waar ook motorvoertuigen zijn toegestaan. Motorvoertuigen zijn er echter ondergeschikt aan de fiets, oftewel, zoals vaak op verkeersborden staat vermeld, 'te gast'.

Over het algemeen zijn fietsstraten te herkennen aan het rode asfalt en zijn ze ingericht als erftoegangsweg, wat betekent dat er een snelheidslimiet geldt van 30 km/u. Bovendien geeft een verkeersbord aan het begin van de straat aan dat fietsers er prioriteit hebben.

Fietsstraten hebben (nog) geen juridische status. Doordat de inrichting en vormgeving niet in een wet zijn verankerd, mogen wegbeheerders zelf bepalen hoe zij de fietsstraat inrichten. Voor weggebruikers is dan ook niet altijd duidelijk dat er sprake is van een fietsstraat en welk gedrag zij van de verkeersdeelnemers kunnen verwachten.

Wanneer 'werkt' een fietsstraat?

Eerste randvoorwaarde: lage auto-intensiteit

Het principe van een fietsstraat is dat fietsers op de 'rode loper' van de straat rijden en niet op de margestroken. Een auto kan een fietser makkelijk inhalen, maar als er een tegenligger aankomt, moet de auto even achter de fietsers blijven. Dit principe werkt alleen goed bij een lage auto-intensiteit. Bij een te hoge auto-intensiteit zullen fietsers zich vaak opgejaagd voelen door auto's achter zich. De maximale auto-intensiteit op fietsstraten ligt tussen de 2.000 en 2.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Dit moet als een harde randvoorwaarde worden beschouwd. Als de auto-intensiteit te hoog is, moeten aanvullende maatregelen genomen worden om het autoverkeer naar andere routes te leiden. Als dat niet lukt, kan beter gekozen worden voor toepassing van fietsstraten in plaats van een inrichting als fietsstraat.

Tweede randvoorwaarde: geen route voor bussen of vrachtverkeer

Fietsstraten zijn niet te verenigen met busroutes of routes die veel door vrachtverkeer worden gebruikt. Hiervoor zijn verschillende redenen:

- Een bus of vrachtwagen komt, vanwege zijn omvang, bedreigend over op fietsers. Fietsers worden als het ware naar de zijkant van het profiel 'geduwd'.
- Voor de exploitatie van het openbaar vervoer is het van groot belang dat de bus goed kan doorrijden. Op een fietsstraat is juist een aangepaste snelheid van gemotoriseerd verkeer nodig. Het profiel is daar ook op aangepast. Het smalle profiel van een fietsstraat is hinderlijk voor bussen.

Derde randvoorwaarde: intensiteit fietsers moet hoger zijn dan intensiteit auto's

De Fietsberaadpublicatie (CROW) gaat er van uit dat het aantal dagelijkse fietsers twee keer zo hoog moet zijn als het aantal motorvoertuigen om een fietsstraat te kunnen toepassen, met als bovengrens voor het autoverkeer 2.500 mvt per etmaal genoemd.

Momenteel wordt door Goudappel Coffeng onderzoek ingesteld naar de invloed van auto- en fietsintensiteiten op de succesfactor voor fietsstraten. Daarbij zijn al een paar voorzichtige conclusies getrokken:

- De spitsintensiteiten zijn waarschijnlijk belangrijker dan etmaalintensiteiten. Het gaat daarbij ook om de verdeling over de richtingen;
- De bestemming van het autoverkeer. Als de fietsstraat een kortsluitende verbinding is voor doorgaand autoverkeer, zullen automobilisten meer moeite hebben hun gedrag aan te passen;

Vierde randvoorwaarde: weg mag niet te breed zijn

In principe kunnen twee basisprofielen voor fietsstraten worden onderscheiden. Een smalle fietsstraat met een rijbaanbreedte van 3,8 tot 4,7 m en een brede fietsstraat met een rijbaanbreedte van 5,4 tot 7,2 meter met twee rijlopers. Breedtes tussen 4,7 m en 5,4 m met twee rijlopers moet men vermijden, omdat dit uitnodigt tot gevaarlijke inhaalbewegingen.

Bij de brede variant ontstaat een middenstrook. Die moet aan een aantal eisen voldoen. Niet te breed en niet te smal, ergens tussen 0,7 en 1,5 meter lijkt een praktisch maat. En overrijdbaar, niet alleen voor auto's maar ook voor – snelle- fietsers zonder al te veel belemmeringen.

Vijfde randvoorwaarde: Erftoegangsweg met maximum snelheid 30 km/uur

Toetsing Zandpad aan randvoorwaarden

<p><i>Eerste randvoorwaarde: lage auto-intensiteit</i></p> <p>De verkeerintensiteit op het Zandpad bedraagt momenteel ca. 2500 motorvoertuigen per etmaal. Deze verkeerintensiteit voldoet nog net aan randvoorwaarde 1. De vraag is of dat ook nog het geval is in de spits. Het vervolgonderzoek van Goudappel Coffeng (zie bij derde randvoorwaarde) moet daar helderheid in geven.</p>	
<p><i>Tweede randvoorwaarde: geen route voor bussen of vrachtverkeer</i></p> <p>Langs het Zandpad rijden geen (lijn)bussen) maar wel redelijk veel vrachtauto's</p>	
<p><i>Derde randvoorwaarde: intensiteit fietsers moet hoger zijn dan intensiteit auto's</i></p> <p>Er zijn geen exacte fietsintensiteiten voor het Zandpad bekend. Op een gemiddelde werkdagen wordt de intensiteit geschat op 1000 fietsers per dag. Bij ca. 2500 motorvoertuigen is de verhouding dus ca. 1: 2,5, terwijl dat minimaal 2:1 zou moeten zijn. Op drukke zomerse weekenddagen is volgens een in 2013 gehouden fietstelling bij de Vechtbrug in Breukelen de verhouding ca 1:1</p>	
<p><i>Vierde randvoorwaarde: weg mag niet te breed zijn</i></p> <p>Het Zandpad varieert in breedte tussen 4,5 en 5,0 meter. Deze breedte voldoet voor het smalle basisprofiel, mits de weg niet verder wordt verbreed.</p>	
<p><i>Vijfde randvoorwaarde: Erftoegangsweg met maximum snelheid 30 km/uur</i></p> <p>Het Zandpad is een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60 km/uur. Op het in de voormalige gemeente wegvak is de maximum snelheid 50 km/uur.</p>	



voldoet



voldoet net niet



voldoet niet

Conclusie

Het Zandpad is bij de huidige verkeersintensiteiten en snelheden niet geschikt om succesvol als fietsstraat te kunnen worden ingericht. De grootste knelpunten zijn de verhouding auto's/ fietsers en het relatief groot aantal vrachtauto's. De intensiteit van het autoverkeer zal teruggebracht moeten worden naar maximaal 1500 mvtgn/etmaal wil om de status van de fietsstraat (in verhouding tot het aantal fietsers) enigszins geloofwaardig te maken. Voorts zal de snelheid op het Zandpad teruggebracht moeten worden naar 30 km/uur en dient de gehele weg te worden heringericht volgens het basisprofiel "smalle fietsstraat", inhoudend: rode rijloper voor de fietsers met een breedte van 3,50 meter met aan weerszijden een zwarte rabatstrook met een breedte van 50 tot maximaal 65 cm.

Kosten herinrichting Zandpad tot fietsstraat

De kosten voor de herinrichting volgens het hierboven omschreven concept worden geraamd op € 782.000,-- excl. BTW (6500 m1).

In deze kostenraming is geen rekening gehouden met het eventueel aanbrengen van groenstenen aan weerszijden van de weg. De kosten daarvan bedragen (incl. het aanbrengen van de benodigde fundering) ca. € 50,-- per m1. Voor het gehele wegvak (totale lengte 13000 m1) gaat het daarbij om een bedrag van ca. € 650.000,-- excl. BTW.