

# Geen smalle fietsstroken meer

**Fietsstroken kom je in alle mogelijke varianten tegen. Er zijn 'echte' fietsstroken, voorzien van een fietssymbool, en fietssuggestiestroken zonder fietssymbool. Maar ook uitwijkstroken zien er soms uit als een fietssuggestiestrook. Voor de weggebruiker is het vaak één pot nat. En wegbeheerders passen ze heel verschillend toe. Een discussienota van CROW-Fietsberaad geeft de aanzet tot meer uniformiteit in de toepassing en meer ruimte voor de fietser.**

Afgelopen februari publiceerde CROW-Fietsberaad de discussienota met aanbevelingen voor de toepassing van fietsstroken. Aanleiding was de huidige wildgroei aan fietsstroken, suggestiestroken en kant- of uitwijkstroken van verschillende breedtes. De meeste weggebruikers denken dat iedere strook aan de rechterkant van de weg een fietsstrook is. Fietsers voelen zich verplicht daar te rijden, ook al is dat strookje maar 50 centimeter breed.

Het Fietsberaad, dat met adviesbureau Ligtermoet & Partners de discussienota opstelde, heeft de indruk dat wegbeheerders vanwege allerlei redenen stroken aanleggen, bijvoorbeeld om de weg visueel te versmallen zodat automobilisten hun snelheid temperen of om automobilisten te attenderen op de mogelijke aanwezigheid van fietsers. Vaak zijn die stroken te smal. Uit onderzoek van de Fietsersbond bleek dat bij 64 procent van alle fiets(suggestie)stroken binnen de kom het geval te zijn. Vaak is bij het ontwerp van de weg de autofunctie leidend geweest: vanwege de intensiteit moet de breedte ruim genoeg zijn voor elkaar passerende auto's, de restruimte is voor de fietsstrook. Of men heeft er juist voor gekozen de ruimte 'eerlijk' te verdelen met als gevolg een oplossing die noch voor de automobilist noch voor de

fietser echt helder is.

Over het effect van stroken op het gedrag van fietsers en automobilisten is betrekkelijk weinig bekend. Onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid wees uit dat auto's een klein beetje langzamer rijden na toepassing van stroken, maar uit ander onderzoek van de SWOV bleek weer dat er sneller werd gereden vanwege het geleidende effect van de stroken. De afstand die automobilisten tot fietsers houden zou met stroken minder groot zijn. Er is dus meer onderzoek nodig.

Met de discussienota wil het Fietsberaad duidelijke en heldere richtlijnen bieden die praktisch toepasbaar zijn. De in de nota voorgestelde aanbevelingen zullen worden onderzocht met

video-observatie-onderzoek in diverse gemeenten.

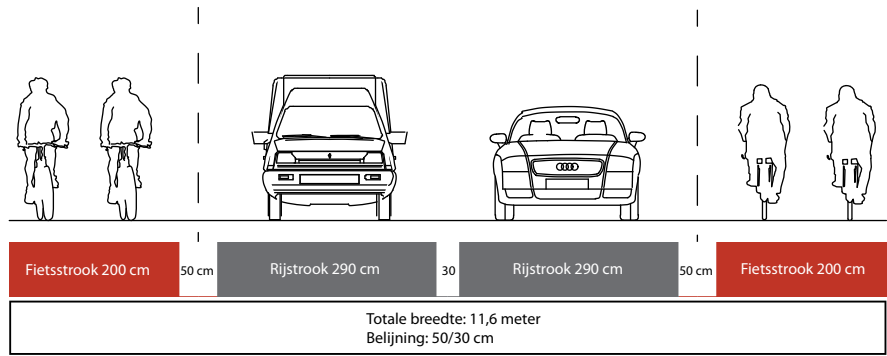
## **Een fietsstrook is een strook om op te fietsen**

Het uitgangspunt van de nota is simpel: een fietsstrook is een strook om op te fietsen. Dat moet dus een strook zijn die breed genoeg is om veilig en comfortabel naast elkaar te fietsen. Dat betekent dat een fietsstrook minimaal 1,70 meter breed moet zijn. Alle stroken met een breedte tussen de 0,25 meter (de maximale afstand van kantmarkering tot de berm) en 1,70 meter gaan in principe in de ban. Dus geen onduidelijke suggestiestroken meer van een meter breed die alleen schijnveiligheid brengen.

Voor de toepassing van dit basisprincipe zijn verschillende wegprofielen bedacht.

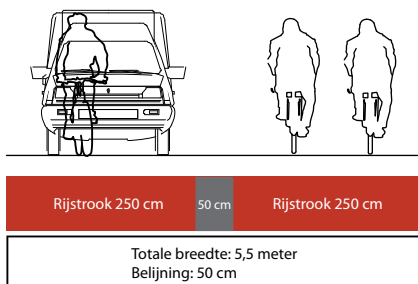
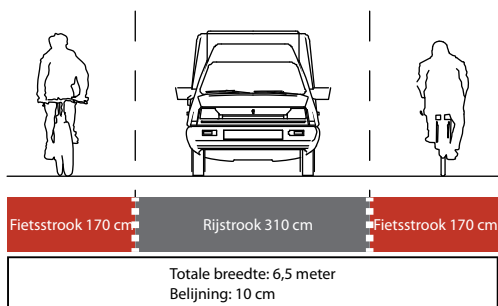
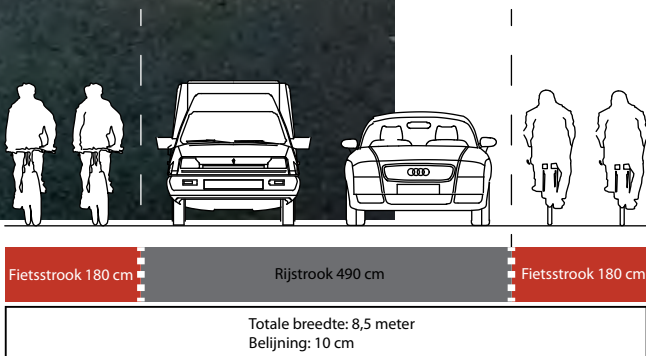


**Een fietsstrook moet breed genoeg zijn om met twee fietsen veilig en comfortabel naast elkaar te fietsen.**



### A. Fietsstroken op een gebiedsontsluitingsweg (GOW)

Op de gebiedsontsluitingsweg geldt conform duurzaam veilig 'scheiden op de wegvakken'. Een fietspad is meestal de oplossing, maar bij de GOW met maximumsnelheid 50 kilometer per uur kan dat ook een fietsstrook zijn. De opstellers van de discussienota stellen een profiel voor met een fietsstrook van minstens 1,70 meter en een schrikruimte van 50 centimeter met de rijstrook van het autoverkeer. De rijstroken zijn zo breed dat ook vrachtwagens elkaar goed kunnen passeren. Dit levert een wegprofiel met asmarkering op van minstens 9,50 meter. Is er minder ruimte beschikbaar dan kan het geen volwaardige GOW zijn en komen we terecht in categorie B. Consequentie is ook dat een GOW altijd een asmarkering heeft.



### B. Fietsstroken op erftoegangswegen (ETW)

Categorie B is de tussencategorie, het zijn ruim genomen de wegen tussen 5 en 10 meter. Het zijn wegen die te breed of te druk zijn om het verkeer zonder voorzieningen te mengen en te smal om goed te scheiden. Eigenlijk zou je hier voor een echt duurzaam veilige vormgeving de weg moeten verbreden of versmallen. Als dat niet kan, politiek niet haalbaar is of als daar voorlopig geen geld voor is, dan kan er gewerkt worden met stroken.

Voor deze 'grijze wegen' en de bredere erftoegangswegen stelt het Fietsberaad een profiel voor met een fietsstrook van 1,70 tot 2 meter en een rijstrook voor een óf twee personenauto's (minimaal 4,50 meter voor twee, maximaal 3,80 meter voor één). Cruciaal is die keuze voor een ruimte voor een óf voor twee auto's, en niet voor anderhalve auto, zoals in de huidige praktijk vaak te zien is. Er zijn in dit profiel geen 'eigen domeinen' meer, de auto's rijden soms over de fietsstrook.

### C. Wegen smaller dan 5,80: geen fietsstroken

Op alle wegen smaller dan 5,80 meter geldt het devies van duurzaam veilig: 'mengen waar mogelijk'. Dat heeft wel consequenties voor de snelheid en de intensiteit, die beide laag moeten zijn. Is het een belangrijke fietsroute dan kan eventueel gekozen worden voor een fietsstraat. Hier dus geen strepen op de weg, eventueel wel kantmarkering.

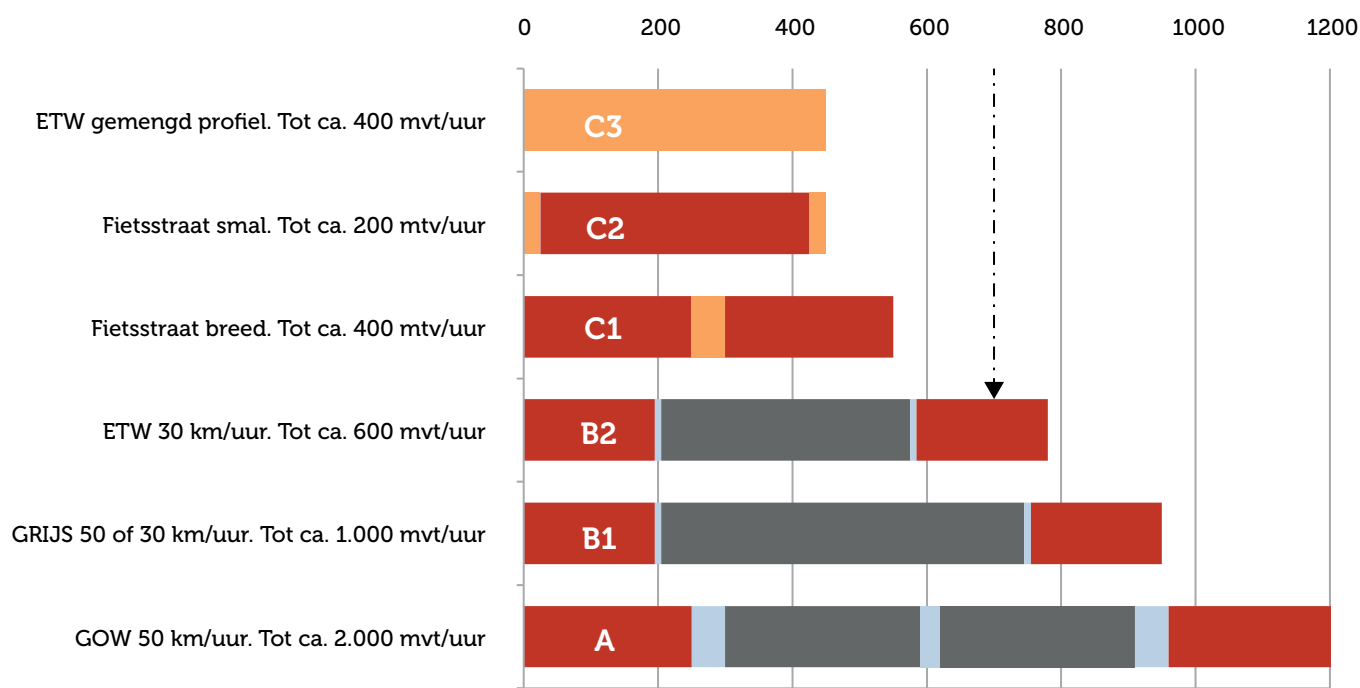


## De aanbeveling in grafiekvorm

### Tip voor het gebruik van de figuur in bestaande situaties:

- 1 Zoek de beschikbare rijbaanbreedte op X-as en ga vervolgens loodrecht naar beneden tot u op een balk stuit. Dat is de aanbevolen wegindeling.
- 2 Eventueel kan men met behulp van de tabel in bijlage 1 van de 'Discussienotitie fiets- en kantstroken' het ontwerp verder detailleren. De nota is te downloaden op [fietsberaad.nl](http://fietsberaad.nl).
- 3 Tot slot kunnen we toetsen of de functie van de weg en de auto-intensiteit in overeenstemming zijn met de wegindeling. Bijvoorbeeld: stel de wegbreedte is 700 cm. Via de stippellijn komen we op vormgeving B2, maar we hebben niet de ruimte om dit profiel helemaal volgens de aanbevolen maten te realiseren. Het resultaat is bijvoorbeeld 1,80 fietsstrook – 3,40 rijstrook – 1,80 fietsstrook.

### Rijbaanbreedte (cm)





## De reacties

**'Fietsstroken zijn geen haarlemmerolie tegen hoge auto-intensiteiten en hoge autosnelheden.'**

De discussienota is besproken in een Fietsberaad-bijeenkomst op 11 februari in Zwolle. Daar bleek al dat dit onderwerp een snaar raakt bij wegbeheerders. Vrijwel iedereen vindt het goed dat het Fietsberaad dit onderwerp oppakt. Het uitgangspunt dat een fietsstrook zo breed moet zijn dat je er naast elkaar kunt fietsen, wordt helder genoemd.

Bij de aanbevelingen voor 'grijze wegen' vroeg een aantal mensen zich af of hier afstand wordt genomen van duurzaam veilig. Dat is volgens Govert de With van Ligtermoet & Partners, één van de auteurs van de notitie, 'nooit de bedoeling'. 'Uitgangspunt blijft om te pleiten voor een duurzaam veilig-vormgeving. Maar daarnaast willen we ook praktische voorstellen doen en wegbeheerders echt helpen. Dus voor het geval er onvoldoende budget, of onvoldoende breedte beschikbaar is, dan liggen hier aanbevelingen om het zo goed mogelijk in te richten.'

Voor de wegen in categorie A kwamen reacties binnen als 'als je zoveel ruimte hebt, kun je dan niet net zo goed een fietspad aanleggen?'. Bij categorie C vroeg men zich met name voor de situatie buiten de kom af, of 'iets niet beter was dan niets'. Over de B-categorie kwamen de meeste vragen binnen. Het ging vooral over het langdurig rijden van auto's op de fietsstrook ('leer je ze geen verkeerd gedrag aan?') en als je

drie stroken hebt (twee fietsstroken en een rijstrook), weet de automobilist dan nog waar hij moet rijden?

Een aantal mensen vroeg zich af of smalle stroken toch niet te verkiezen zijn boven een situatie zonder stroken of een situatie waarin auto's zeer regelmatig over de fietsstroken rijden. Hoe gevaarlijk zijn die smalle stroken eigenlijk?

Otto van Boggelen van CROW-Fietsberaad: 'Een smalle fietsstrook biedt de automobilist meer vrijheid om fietsers dichtbij te passeren. Het vermoeden bestaat dat er een relatie bestaat met berrongevallen en ongevallen doordat de fietser wordt aangetikt. Dat risico verminder je door duidelijkheid te scheppen voor fietser en automobilist. Wat voor gedrag mag je verwachten op grond van de wegindeling? Govert De With vult aan: 'Als je met even veel inspanning de fietsstroken breder kunt maken, waarom zou je dat niet doen? Autoverkeer moet zo'n bredere fietsstrook vaker overschrijden, maar als de totale wegbreedte niet voldoet en er dus hoe dan ook een deel van de weg 'gedeeld' moet worden, is het logischer om de auto die moet uitwijken te gast te laten zijn op de fietsstrook. Anders dwing je die tweede fietser achter een lijn te rijden waar de eerste fietser (met passerende auto's dicht naast zich) ook al niet prettig rijdt.'

We willen graag de duo-fietsers bedienen omdat we in Nederland nu eenmaal gewend zijn om met z'n tweeën naast elkaar te fietsen. En denk dan niet alleen aan die uitwaaierende scholieren maar ook aan een vader of moeder met kind.'

Veel reacties waren in de trant van 'mooi uitgangspunt, maar op die en die weg gaat dat niet passen'. De With: 'Wij zeggen dat een brede strook altijd kan, op wegen breder dan 5,80 meter. We hopen dat de reflex verdwijnt om twee auto's alle ruimte te geven en het restje aan de fietser te geven.'

**'We hopen dat de reflex verdwijnt om twee auto's alle ruimte te geven en het restje aan de fietser te geven.'**

De opstellers van de discussienota weten dat deze aanbevelingen niet zaligmakend zijn. Otto van Boggelen van het Fietsberaad: 'Fietsstroken zijn geen haarlemmerolie tegen hoge auto-intensiteiten en hoge autosnelheden. In het schema [zie hiernaast] staat ook aangegeven tot welke intensiteiten je mag verwachten dat het redelijk werkt. Maar daarnaast blijf ik zeggen, ook bij hogere intensiteiten: beter een strook van 1,7 meter dan van 1,25 meter of smaller.'



## De praktijk

**Deze 'wijkontsluitingsweg' heeft fietsstroken van 1,50 meter. De breedte van de rijloper varieert van 3 meter tot 1,50 meter bij de middeneilanden, die een functie hebben als snelheidsremmer. Volgens tellingen uit 2007 is de intensiteit ongeveer 3400 motorvoertuigen per etmaal. Wegbeheerder is de gemeente Schagen.**

Menno Boermans, beleidsmedewerker van de afdeling verkeer van de gemeente Schagen vindt de notitie een goed uitgangspunt. 'Ik heb zelf 1,50 meter altijd al smal gevonden, bij ons is daarom 1,50 meter echt 1,50 meter, exclusief de streep.' Als de discussienota er eerder was geweest, dan had men in Schagen de fietsstroken breder gemaakt. Boermans: 'We hebben het fietsen hoog in het vaandel, ik denk dat we die 1,70 meter hadden gevolgd.' Ook Ruud Kuntzel, verkeersadviseur bij de politie Eenheid Noord-Holland vindt het een goed voorstel. 'Mijn taak is natuurlijk altijd die van adviseur, de wegbeheerder bepaalt, maar ik ben nooit blij geweest met de variëteit aan stroken, met die fietsstroken van een meter of onduidelijke suggestiestroken.'

Kuntzel, aanwezig bij de Fietsberaadbijeenkomst in Zwolle, ziet overeenkomsten tussen de voorstellen van het Fietsberaad en wat men in Schagen heeft bedacht voor de 'ruit van Schagen'. Op deze 'wijkontsluitingswegen' wilde de gemeenteraad de maximumsnelheid terugbrengen naar 30, maar de

### Categorie B

Frans  
Halsstraat  
Schagen

Binnen de  
bebouwde  
kom



**Menno Boermans (r) en Ruud Kuntzel (l): De nota van het Fietsberaad biedt goede uitgangspunten.**

verkeerscommissie (met daarin onder andere Kuntzel), wilde onder andere vanwege het vrachtverkeer liever 50. 'Toen hebben we dit met de benen op tafel bedacht', vertelt Boermans. 'De snelheid is ontworpen op 50min, dat vind ik een hele leuke kreet.' De Frans Halsstraat ligt er nu twee jaar. Kuntzel en Boermans noemen de middeneilanden 'cruciaal' voor het ontwerp op de Frans Halsstraat. Daardoor oogt de weg niet lang en recht. De eilanden functioneren als versmalling, de automobilist houdt hier maar ongeveer 1,50 meter naast de fietsstrook over, en moet dus over de fietsstrook rijden.

Een buurtbewoner komt naar buiten. Hij vindt het ontwerp 'niks', 'Vrachtwagens rijden gewoon over de middeneilanden heen'. Hij fietst hier wel met zijn zootje. 'Je moet breed rijden, je niet van de weg laten drukken'. Hoe vond u het vroeger dan, vraagt Boermans. 'Toen was het een racebaan, geeft hij toe. Boermans: 'In het begin waren de eilanden smaller dat leidde wel tot klachten van fietsers, nu hoor ik eigenlijk niks meer.'

De vraag is of de middeneilanden wel zo ideaal zijn voor fietsers, het komt toch een beetje bedreigend over, een auto die een slinger naar de fietsstrook maakt. Wellicht zou hier een andere oplossing (zoals een stukje fietsstraat) fietsvriendelijker zijn.

Govert de With, die voor het maken van de discussienota naar heel veel wegen met fietsstroken keek, is desondanks wel te spreken over de weg in Schagen. 'Er is vooral veel gewonnen als we de reflex om twee auto's alle ruimte te geven en het restje aan de fietser te geven, weten weg te nemen. Dat op een niet al te drukke weg een profiel van bijvoorbeeld 200-250-200 normaal wordt. En dat idee zie je hier in Schagen terug.'



### Categorie C

West-Vlisterdijk bij Vlist

Buiten de bebouwde kom



**Dit bochtige dijkweggetje in het buitengebied is een kleine 5 meter breed, er zijn suggestiestroken aangebracht van ongeveer een meter breed. De rijloper is 2,50 meter. Wegbeheerder is het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK).**

De intensiteit is hier 2000 motorvoertuigen per etmaal, circa 300 fietsers. Volgens de discussienota zou je hier geen strepen aanbrengen, hoogstens kantmarkering op minder dan 25 centimeter van de rand. Martijn Guichelaar van het hoogheemraadschap: 'Vanuit de fietser gedacht begrijp ik de redenering van het Fietsberaad, en onderschrijf ik die ook. Maar aan de andere kant heb ik ook te maken met bewoners. Voor hen is het moeilijk te begrijpen als we alle strepen verwijderen. De vraag is: is iets beter dan niets? Je krijgt dan wel een lap asfalt. Maar als ik moet kiezen, dan haal ik hier wel liever de streken weg dan op de IJsseldijk (zie hierna). Maar wel kantmarkering.'

Op meer bochtige polderweggetjes heeft Guichelaar onlangs discussies gevoerd over markering (zie verderop in dit artikel). Op de nabij gelegen Bilwijkerweg is toch weer kantmarkering aangebracht na klachten van fietsers en automobilisten. Guichelaar: 'Men wil houvast hebben op een donkere smalle polderweg (2,80 meter) met aan beide zijden smalle bermen en water. De eerste indruk is dat door de belijning de snelheid van het verkeer is afgenomen. Guichelaar: 'Blijkbaar geeft de markering visueel een versmallend effect'.

### Categorie B

Graaf Florisweg  
Gouda

Binnen de  
bebouwde  
kom



**In het mobiliteitsplan van de gemeente is dit een gebiedsontsluitingsweg en hoofdroute voor de fiets. De Graaf Florisweg in Gouda is nu nog een brede weg met minimale fietsstroken (1,40 meter breed), zoals er zoveel in Nederland zijn. Er is inmiddels een nieuw ontwerp gemaakt, dat sterk lijkt op het profiel B1 uit het schema. Fietsstroken van 2 meter, en een rijloper voor het autoverkeer van 5,00 meter.**

Hier is dus wel gekozen voor brede fietsstroken. Ook groen bleef behouden. Mede daardoor werd de rijloper smaller en is de, volgens de handboeken (CROW publicatie 315 Basiskenmerken wegontwerp) minimaal benodigde rijrichtingscheiding in de vorm van een ononderbroken lengtemarkering, niet in het ontwerp opgenomen.





## Categorie B

Noorddammerlaan Amstelveen

Binnen de bebouwde kom



**Drie jaar geleden is de weg ingericht met fietsstroken van 1,50 meter en een rijloper van 2,50 meter. Dit is een drukke weg, 1000 motorvoertuigen in een spitsuur. Er rijdt een bus. Aan weerszijden zijn parkeervakken. Weg-beheerder is de gemeente Amstelveen.**

De notitie van het Fietsberaad is in Amstelveen enthousiast ontvangen, vertellen Paul Gilissen en Bas van Viegen van de afdeling verkeer van de gemeente. Gilissen: 'Het is een helder advies: pas geen suggestiestroken toe. En 1,70 meter is de minimale maat voor een fietsstrook. Dat klopt gewoon: met 1,50 meter fiets je net niet lekker naast elkaar.' Van Viegen: 'We zijn wel benieuwd naar wat de minimale maat voor de rijloper zou kunnen zijn?' Een vraag door de actualiteit gedreven want 'geïnspireerd' door de Fietsberaad-notitie worden nu plannen voor meerdere wegen gemaakt met brede fietsstroken en smalle rijlopers. Ook de ervaringen en het gedrag op de eigen Noorddammerlaan spelen daarbij een rol.

Hoewel de Noorddammerlaan niet past in het schema van het Fietsberaad (te hoge intensiteit van het autoverkeer, maximumsnelheid 50 kilometer, en te smalle fietsstroken), laat de weg wel zien dat een smalle rijloper goed kan functioneren, zoals het profiel B2 van het schema. Dit is typisch zo'n weg zonder aparte domeinen: de auto zal bij een tegenligger even op de fietsstrook moeten rijden. Gilissen: 'Dit voldoet goed, we zijn aardig tevreden hierover. We gaan ook het vervolg van de route (de Legmeerdijk) zo inrichten.'

Het wijkplatform Bovenkerk heeft daarmee ingestemd, maar er blijken ook klachten te zijn. Wolter Buwalda van datzelfde wijkplatform komt naar buiten als hij gemeenteambtenaren ontwaart. 'Het wordt er hier niet beter op, er wordt steeds harder gereden en de fietsers krijgen niet de ruimte die ze

nodig hebben.' Buwalda vertelt over rare inhaalcapriolen van automobilisten die de bus gaan inhalen en daarbij over de fietsstrook in de tegenrichting rijden. Het wijkplatform komt binnenkort handtekeningen aanbieden aan de wethouder. 'We willen dat het autoluwer wordt, maar de bus moet wel blijven.' Gilissen relateert: 'Dat gebeurt heel vaak, dat er mensen naar je toe komen. Voorheen was de situatie op deze weg, zonder fietsstroken en met asmarkering, echt een stuk minder prettig.' En Gilissen weet ook dat dit altijd een lastige weg blijft. 'Het is niet mogelijk hem autoluwer te maken zonder dat het op andere wegen gaat wringen en je daar problemen krijgt met geluid en uitstoot. De raad heeft zich uitgesproken voor 50 als maximumsnelheid op deze weg. De bus moet er ook blijven rijden.' Ook het weghalen van parkeerstroken is onbespreekbaar. Dat allemaal bij elkaar maakt de weg nooit ideaal.

## Categorie B

Oost-einderweg  
Aalsmeer

Binnen de  
bebouwde  
kom



**Inspiratiebron voor de Noorddammerlaan was de Oosteinderweg in Aalsmeer. Ook hier fietsstroken van 1,50 meter en een rijloper van 2,50 meter. Hier oogt het rustiger, hoewel de etmaalintensiteit hetzelfde is.**

Automobilisten rijden soms midden op de weg, soms - als er geen fietsers zijn - gewoon rechts. Bij de gemeente (Aalsmeer en Amstelveen hebben één gemeentelijke organisatie) hebben ze het gedrag van automobilisten geobserveerd. Van Viegen: 'Het lijkt helemaal van het individu af te hangen. De een rijdt rechts en de ander middenop.' Twee fietsers, een moeder en een kind, komen voorbij. Ze hebben vakantie. 'We kletsen lekker, als er een auto aan komt rijden we even achter elkaar.'



### Categorie B

IJsseldijk, de dijk tussen Krimpen aan de Lek en Gouda

Buiten de bebouwde kom



Officieel is de IJsseldijk een gebiedsontsluitingsweg ('als stip op de horizon, voor het geval zich ruimtelijke ontwikkelingen voordoen'), maar de weg kan door de beperkte ruimte niet zo worden ingericht. De weg is nu 5,20 tot 6 meter breed. Op het gedeelte tussen Gouda en Gouderak rijden ongeveer 5000 motorvoertuigen per etmaal en ongeveer 700 fietsers, vooral scholieren. Het huidige profiel is een rijbaan van 3 meter en twee suggestiestroken van 1,10 meter. Wegbeheerder is hier het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK).

Vier scholieren komen langs. Ze fietsen deze weg elke dag naar school, van Gouderak naar Gouda. Dat er 'fietsstroken' liggen vinden ze fijn, maar ze hebben ook aanmerkingen: 'Vooral de bussen rijden asociaal hard. Iets breder zou wel prettig zijn, het is een beetje smal om naast elkaar te fietsen'. Maar hoe het anders zou moeten weten ze niet. 'Minder ruimte voor de auto's kan niet', vinden ze.

Met die door het dijklichaam beperkte breedte en de flinke intensiteit is het een grijze weg die lastig past in het schema van de Fietsberaad-notitie. Volgens de discussienota zou je - als je niet naar de intensiteiten kijkt en puur naar de wegbreedte - helemaal geen fietsstroken moeten aanleggen. 'Dat vind ik geen goed idee', zegt Martijn Guichelaar van het hoogheemraadschap. 'In het verleden was de maximumsnelheid hier 80 kilometer per uur en lag er een asmarkering. Nu is het 60, hebben we stroken en is er een aantal drempels aangelegd. Vanuit fietsers heb ik positieve reacties gekregen, beter iets dan niets, vindt men. Het aantal ongevallen is afgenomen. We hadden hier veel auto's die van de weg raakten. De snelheid is ook drastisch omlaag gegaan.'

Het hoogheemraadschap staat nu voor asfalteringswerkzaamheden waarbij de stroken rood worden. De stroken verbreden, is geen optie, zegt Guichelaar. 'Klachten zijn er met name over auto's die lang in het midden blijven rijden bij tegenliggers en niet op de fietsstrook willen rijden. Dit zal bij brede rode stroken nog verder toenemen. Daarnaast

geldt dat deze weg de enige ontsluiting is voor inwoners van Gouderak, je kunt een dergelijk wegvak niet een fietsstraatachtige inrichting geven en mensen 'opsluiten' in het dorp.' Niks doen op deze weg voelt raar, vinden ook Govert de With (Ligtermoet & Partners) en Otto van Boggelen (Fietsberaad). De With: 'We gaan in de nota uit van een minimale breedte voor de fietsstroken van 1,70 meter en een rijstrook van 2,40 meter. Totaal 5,80 meter. Bij de IJsseldijk, die op veel plekken smaller is dan 5,80 meter, kun je met een beetje schrapen toch wel het idee overeind houden.' Dus: bredere fietsstroken en een smallere rijloper.

Als we over dezelfde weg het dorp Gouderak binnen rijden (hier is de gemeente Ouderkerk wegbeheerder), verandert het profiel, hier twee stoepen, en een rijbaan uitgevoerd in klinkers. Guichelaar: 'Hier rijdt hetzelfde verkeer: 13 procent vrachtverkeer, landbouwverkeer, dezelfde intensiteit.' Ineens lijkt het ook rustiger. Van Boggelen: 'Dit kun je dus ook doen met zo'n weg van 4,5 meter binnen de bebouwde kom, meer discontinuïteit, het wegbeeld veranderen. Voor dergelijke wegen zijn nu eenmaal geen pasklare oplossingen, dus zul je wat anders moeten bedenken. Wellicht bieden slingerremmers in sommige situaties een oplossing. Of kijk naar de soort maatregelen die in het kader van Natuurlijk Sturen worden beproefd.'





## Categorie B

Kloosterdijk van Sibculo naar Mariënberg

Buiten de bebouwde kom



Een plattelandsweg van 5,70 meter, met fietsstroken van 1,70 breed en een rijloper 2,30 meter. Het is een kaarsrechte weg van een kilometer of 3, 4 lang, gebruikt door scholieren op weg naar het voortgezet onderwijs en door forensen die naar het station in Mariënberg rijden. In de vakantie-tijd fietsen hier veel toeristen. Daarnaast rijden er de nodige vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Intensiteit is 1400-1500 motorvoertuigen per etmaal, en zo'n 150 fietsers. Weg-beheerder: de gemeente Hardenberg.

Voorheen waren er veel klachten over deze weg, vertelt wethouder Jannes Janssen. 'Men mocht er 80 kilometer per uur rijden, maar de berichten waren dat er vaak 100 werd gereden.' De plaatselijke belangen van de dorpen wilden daarom graag een vrijliggend fietspad. Maar al snel was duidelijk dat dat er niet in zat. Janssen: 'Dat zou te ingewikkeld en te kostbaar worden.' Wethouder Janssen kwam zelf op vakantie in Zuid-Limburg brede fietsstroken tegen in het buitengebied en dacht: 'Als dat op die smalle Limburgse weggetjes kan, kan het hier ook'. Met een beperkte wegbreedte en wel volwaardige fietsstroken van 1,70 meter bleef er niet veel ruimte over voor de auto. Zijn ambtenaren waren daarom aanvankelijk terughoudend.

Maar Janssen zette door en inmiddels zijn de ambtenaren om. Het profiel blijkt namelijk goed te voldoen. Janssen: 'Het is zo duidelijk dat de automobilist midden op de weg moet rijden en bij een tegenligger moet uitwijken over de fietsstrook. Ik denk dat de alertheid van automobilisten voor fietsers groter is geworden. Ook voor vrachtwagens en landbouwvoertuigen is het heel duidelijk dat hier fietsers rijden.'

Hoewel er nog geen snelheidsmetingen zijn gedaan, is de indruk dat de gemiddelde snelheid omlaag is gegaan. Janssen: 'We onderhouden nauwe contacten met de plaatselijke belangen, en de berichten zijn positief. We hebben inmiddels al meer wegen zo ingericht en we gaan er meer doen, in totaal 4 of 5.' Belangrijkste reden om te kiezen voor brede fietsstroken is de verkeersveiligheid. Janssen: 'Wie ga je faciliteren op zo'n weg in het buitengebied: de fietser of de automobilist? Wij hebben hier gezegd: verkeersveiligheid voorop. We zijn uitgegaan van de functie van de weg en hebben de fietser een duidelijke eigen strook gegeven. Voor de fietser is duidelijk: dit is mijn strook en die automobilist moet maar even wachten als er een tegenligger komt.'

## Categorie C

Fietsweg Steenenkamerseweg Putten

Buiten de bebouwde kom



Deze fietsstraat van in totaal 5,50 meter breedte was voorheen een doorgaande autoroute tussen Nulde en Putten. De autointensiteit is nu ongeveer 1750 voertuigen per etmaal, er rijden ongeveer 200 tweewielers (fietsers en gemotoriseerde tweewielers) per etmaal. Wegbeheerder is de gemeente Putten.

De fietsstraat is 4,30 meter breed met daarnaast aan weerszijden een strook bermbeton met een breedte van 0,60 meter. De overrijdbare betonnen middengeleider is 0,30 meter breed. De fietsstroken zijn elk 2,00 meter breed.

De gemeente is positief over de aangelegde fietsstraat die er nu ongeveer anderhalf jaar ligt, vertelt Geert Geerts, beleidsmedewerker verkeer van de gemeente Putten. Helemaal optimaal functioneert de fietsstraat nog niet omdat er nog te veel autoverkeer op zit. De verwachting is dat dat zal verminderen als de ontsluitingsweg Henslare rond Putten verder wordt doorgetrokken.

De gemeente Putten heeft hier gekozen voor een fietsstraat om de fietsverbinding tussen recreatiegebied Nulde en Putten te verbeteren. De weg maakt ook deel uit van de fietsroute naar de school Steenen Kamer. Daarnaast is de fietsstraat onderdeel van het fietsnetwerk rond Putten en Ermelo.