

De Kleine Weimar (Weimarstraat tussen Valkenboslaan en -kade)

Een reactie van de Fietsersbond op het voorstel van de gemeente om het fietsen in de Kleine Weimar veiliger te maken.



Kleine Weimar, maandagmiddag 25 maart 2013, ca. 14.30 uur

Beschrijving van de straat

- Wijkontsluitingsweg
- Lengte ± 180 m
- 50 km/uur straat
- 2-richtingen verkeer
- Breedte rijbaan 6,50 m
- Autoparkeren aan beide zijden van de straat (totaal 38 auto's)
- OV-busverkeer
- Aanrijroute hulpdiensten
- Onderdeel hoofdfietsroutenet en opgewaardeerd tot sterroute
- Aantal fietsers per etmaal 4500
- Aantal auto's per etmaal 4600
- Woningen en ondernemingen (horeca, afhaalcentra, AH, e.a.)

Gemeentelijk voorstel voor meer verkeersveiligheid

- Links en rechts op de autorijbaan wordt een onderbroken lijn aangebracht op 1 m afstand van de parkeervakken.
- De ruimte tussen de parkeervakken en de belijning krijgt een rode kleur.
- Er wordt geen fietssymbool aangebracht.

Doel

- Snelheid van het autoverkeer eruit halen.
- Het fietsverkeer veiliger maken.

Gebaseerd op wetenschappelijke onderzoeken zeggen de handboeken over fietsen in 50 km/uur straten:

- **Duurzaam veilig**
Het verschil in snelheid en massa tussen een auto en een fietser is groot. Daarom wordt aanbevolen in 50 km/uur straten het auto- en fietsverkeer te scheiden. Dit noemt men 'Duurzaam Veilig'¹.

- **Praktijk**

In de praktijk betekent dit dat in 50 km/uur straten naast de autorijbaan een vrijliggend fietspad wordt aangelegd, gescheiden door een tussenberm². Is daarvoor niet voldoende ruimte dan kan volstaan worden met een fietsstrook direct gelegen naast het trottoir³. Een fietsstrook heeft een *juridische status*⁴ en kenmerkt zich door:

- voldoende breedte;
- een rode kleur;
- het fietssymbool.

Autoparkeren

De ASVV 2012 heeft geen voorzieningenblad gereserveerd voor fietsstroken langs parkeervakken in 50 km/uur straten en beveelt dit daarmee dan ook niet aan. Is autoparkeren noodzakelijk, dan laat de ASVV 2012 nog wel ruimte voor (echte) fietsstroken langs parkeervakken in 50 km/uur straten, maar als ongewenste uitzondering. Er moet dan een schrikruimte komen tussen de fietsstrook en het parkeervak⁵. De Ontwerpwijzer fietsverkeer zegt daarover: de fietsstrook (breedte > 1,50 m) moet door een schrikstrook (breedte > 0,50 m) gescheiden zijn van de parkeervakken⁶.

Suggestiestroken

Als alternatief voor fietsstroken worden soms suggestiestroken aangelegd. Suggestiestroken zijn *geen* fietsstroken en hebben *geen juridische status*. Voor suggestiestroken zijn er dan ook de volgende aanbevelingen⁷:

- geen rode kleur;
- breedte tussen 1,50 en 2,00 m;
- bij voorkeur toepassen in combinatie met een parkeerverbod (laden en lossen is wel toegestaan)

Suggestiestroken worden aangelegd om het wegdek visueel te versmallen en daarmee de snelheid uit het autoverkeer te halen en worden aanbevolen voor 60 km/uur wegen buiten de bebouwde kom.

Aanvullende opmerkingen

- Uit SWOV-onderzoek blijkt niet alleen dat fietspaden langs stedelijke verkeersaders veiliger zijn voor fietsers dan fietsstroken, maar bovendien dat ook het ontbreken van een fietsvoorziening (fietsers rijden op de rijbaan) veiliger is dan fietsstroken⁸.
- Een recent SWOV-rapport⁹ heeft o.a. als conclusie: 'Rode fietsstroken bleken in dit onderzoek geen neiging tot vertraging op te roepen'. De fietsstroken op de 50 en 60 km/uur wegen waren aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te matigen.
- (Fiets-)suggestiestroken die direct gelegen zijn naast parkeervakken zijn onveilig en worden daarom niet aanbevolen. De fietser wordt gedwongen dicht langs de geparkeerde auto's te rijden ('schuren' langs de auto's), die niet in één rechte lijn staan. Ook is de fietser in die situatie voor zijn veiligheid in hoge mate afhankelijk van de oplettendheid van andere weggebruikers: laden en lossen, dubbel parkeren, in- en uitparkeren, openzwaaiende portieren, enz.
- Fietsstroken 'werken' helemaal niet bij hoge parkeerdruk en in winkelstraten. Uit Amsterdams onderzoek (Overtoom) blijkt dat 40% van de (vele)

fietsongevallen op wegvakken het gevolg is van autoparkeren, veelal door foutief geparkeerde auto's op fietsstroken¹⁰.

- Aanbevolen wordt om de rode kleur exclusief te reserveren voor de fietsstrook om daarmee een maximaal onderscheid met de suggestiestrook te bewerkstelligen en een devaluatie van de rode kleur te voorkomen¹¹. Tijdens de openbare informatieavond op 13 maart 2013 werden de suggestiestroken consequent, maar onterecht, fietsstroken genoemd!
- De minister van Infrastructuur en Milieu heeft iedere gemeente een *inspanningsverplichting* opgelegd om in 2013 met maatregelen te komen om de fietsverkeersveiligheid te verbeteren¹². De focus ligt op de oudere fietser. De minister noemt concreet o.a. de Fietzersbond als participerende en adviserende partij.

Conclusie

Het voorstel van de gemeente Den Haag om het fietsen veiliger te maken in de Kleine Weimar gaat voorbij aan alle aanbevelingen uit de eerder genoemde en daarvoor bedoelde handboeken.

De Kleine Weimar is onderdeel van het hoofdfietsroutenet dat opgewaardeerd is tot sterroute, een doorgaande, drukgebruikte fietsroute voor woon-werk-, woon-school- en woon-winkelfietsverkeer. Daar moet fietsveiligheid hoog in het vaandel staan. Die geeft het gemeentelijke voorstel niet. Het voorstel biedt schijnveiligheid.

Niets doen is voor de fietsers veiliger dan wat de gemeente voorstelt. Maar de duizenden fietsers op deze sterroute zijn ieder voor zich te kwetsbaar om de huidige onveilige situatie te laten voortbestaan. Goed fietsbeleid houdt in dat er gekozen wordt voor *echte, geloofwaardige* fietsverkeersveiligheid. Hoe? Dat staat in de voornoemde handboeken.

Deze dwingen soms wel tot het maken van keuzes.

Werkgroep Gemeentepolitiek
25 februari 2013 (herzien 6 mei 2013)

¹ ASSV 2012, uitgave CROW, tabel 8.1.1. op blz. 420 en tabel 8.2.1 op blz. 448

² ASSV 2012, uitgave CROW, blz. 803

³ ASSV 2012, uitgave CROW, blz. 807

⁴ Ontwerpwijzer fietsverkeer, uitgave CROW publicatie 230, blz. 117

⁵ ASSV 2012, uitgave CROW, blz. 589

⁶ Ontwerpwijzer fietsverkeer, uitgave CROW publicatie 230, blz. 118

⁷ Ontwerpwijzer fietsverkeer, uitgave CROW publicatie 230, blz. 119

⁸ Veiligheidsaspecten van stedelijke fietspaden, A.G. Welleman, A. Dijkstra. SWOV- rapport R-88-20. Leidschendam, SWOV, 1988

⁹ Natuurlijk sturen in Limburg, Dr.W.P. Vlakveld, M.J. Boele, MSc, dr. L.T. Aarts & ing. G. Schermers. SWOV- rapportnummer R-2013-2, Leidschendam, 2013

¹⁰ Bron: Gemeente Amsterdam

¹¹ Ontwerpwijzer fietsverkeer, uitgave CROW publicatie 230, blz. 119

¹² 29398 Maatregelen verkeerveiligheid, Nr. 340 BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU, 21-09-2012